

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF. 6**

5. August 2004

Original: Deutsch

**RID/ADR**

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 13. bis 17. September 2004)

**Schlussbericht der ersten Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des  
RID-Fachausschusses  
(Bonn, 22. und 23. April 2004)  
(Rundschreiben des OCTI A 81-03/504.2004 vom 11. Juni 2004 an die COTIF-Mitgliedstaaten)**

1. Auf Einladung des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) fand am 22. und 23. April 2004 in Bonn die 1. Sitzung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse für Kapitel 1.9 RID/ADR" statt.
2. Folgende Staaten haben an der Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Lettland, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Ungarn und das Vereinigte Königreich. Daneben waren vertreten: die Europäische Kommission, die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), der Europäische Rat der Chemischen Industrie (CEFIC), die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), der Internationale Straßentransportverband (IRU), der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP).
3. Im folgenden Protokoll der Sitzung werden die Redner namentlich aufgeführt, sofern auf Basis der Mitschrift eine eindeutige Zuordnung möglich ist.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

## **TOP 1: Begrüßung**

4. Herr Rein (D) begrüßt die Teilnehmer der Arbeitsgruppensitzung. Auf seinen Vorschlag werden als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender für diese Arbeitsgruppe Herr Dr. Hundhausen (D) und Herr van den Brand (NL) gewählt.

## **TOP 2: Sachstand zur Änderung von Kapitel 1.9 RID/ADR**

5. Herr Rein (D) verweist auf die im Schlussbericht der 40. Tagung des RID-Fachausschusses (Dokument A 81-03/501.2004) dokumentierte Fassung des Kapitels 1.9 RID zu Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden, die zum 1. Januar 2005 in Kraft treten wird. Der während der genannten Tagung formulierte Auftrag der neu gebildeten Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" besteht darin, Möglichkeiten für eine Standardisierung von Risikoanalysen zur Bewertung der Notwendigkeit von Maßnahmen im Sinne von Kapitel 1.9 RID zu finden und diese festzulegen. Dabei besteht die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Vorgehensweise zwischen dem Schienenverkehr und dem Straßenverkehr.
6. Herr Tiemersma (NL) weist darauf hin, dass eine standardisierte Risikoanalyse nicht der einzige Weg ist, die bestehenden Probleme zu lösen, sondern dass auch andere nationale Schritte möglich sein müssen.
7. Herr Rein (D) stellt klar, dass die Anwendung von verschiedener Seite gestellter höherer Sicherheitsanforderungen auch weiterhin möglich sein sollte. Die Standardisierung von Risikoanalysen soll sich auf den Nachweis der Notwendigkeit von Maßnahmen im Sinne von Kapitel 1.9 beschränken.
8. Hinsichtlich der von Herrn Rein (D) vorgeschlagenen Einrichtung einer Geschäftsstelle für die fachliche Leitung und Koordinierung des Vorhabens durch die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) und einer finanziellen Unterstützung des Projektes im Rahmen eines zu bildenden Netzwerkes stellt Herr Laakso (EU) klar, dass er die Initiative begrüßt, jedoch hierzu keine generelle Zusagen machen kann.
9. Herr Visser (UIC) weist darauf hin, dass der im gegenwärtigen Entwurf zu Kapitel 1.9 RID enthaltenen Abschnitt 1.9.5 keine Beförderungseinschränkungen behandelt. Er vertritt die Meinung, dass in Kapitel 1.9 eine klare Trennung zwischen den Bestimmungen für die Beförderungseinschränkungen und den "besonderen Sicherheitsvorschriften" vorzunehmen ist. Herr Rein (D) vertritt die Meinung, dass Abschnitt 1.9.5 textlich ausreichend von den Bestimmungen zu Beförderungseinschränkungen abgetrennt ist. Auch Herr Tiemersma (NL) stellt die Notwendigkeit einer erneuten Änderung in Frage. Der Vorsitzende bietet an, diesen Punkt bei der nächsten Sitzung des RID-Fachausschusses nochmals zu diskutieren.

## **TOP 3: Arbeitsauftrag für die Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen für Kapitel 1.9 RID/ADR"**

10. Herr Visser (UIC) erläutert das Papier der UIC zur Normung von Risikoanalysen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, das im Vorfeld der Sitzung elektronisch verteilt worden ist. Als wichtigste Aufgaben der Arbeitsgruppe sieht die UIC danach die Behandlung der Themen Risikoakzeptanz, Kasuistik von Unfällen, Methodenvergleich zur Risikoanalyse und die Berücksichtigung technischer Fortschritte bei der Risikobeurteilung. Als möglicher Beitrag der UIC zur Arbeit der Arbeitsgruppe wird das Angebot erneuert, für eine europaweite Kasuistik eine Neuauswertung von schweren Gefahrgutunfällen auf der Schiene der letzten Jahrzehnte nach dem aktuellen Unfallberichtsblatt nach Abschnitt 1.8.5 RID/ADR vorzunehmen.

Ergänzt um Angaben zur Verkehrsleistung sollen diese Information der Arbeitsgruppe zur Verfügung gestellt werden.

11. Der Vorsitzende bekräftigt, dass einer sauberen Datenanalyse noch vor dem Methodenvergleich die höchste Priorität zuzuordnen ist und eine Grundlage für die Behandlung der Thematik der Risikoakzeptanz darstellt.
12. Herr Dr. Schiess (CH) weist darauf hin, dass die alleinige Betrachtung großer Unfälle nicht für eine belastbare Unfallstatistik ausreicht. Diese Meinung wird auch von Herrn van den Brand (NL) geteilt, der die Initiative der UIC jedoch als möglichen Beitrag zur besseren Absicherung der bedingten Wahrscheinlichkeiten bei der Ereignisbaumanalyse begrüßt.
13. Die Betrachtung von Gefahrgutunfällen im Schienenverkehr muss nach Ansicht von Herrn Laakso (EU) analoge Aktivitäten für andere Transportmodi nach sich ziehen.
14. Herr Rein (D) weist darauf hin, dass die bestehende Verpflichtung zu Unfallberichten in Zukunft zu einer Erfassung auch kleinerer Unfälle führen wird. Die angebotene Auswertung großer Unfälle sieht er als wichtigen Input für die Kalibrierung von Modellen zur Risikoanalyse.
15. Hinsichtlich des Auftrags der Arbeitsgruppe, einen Leitfaden zur Standardisierung der Risikoanalyse zu entwickeln weist Frau Dr. Salander-Ludwig (UIC) darauf hin, dass dabei die Finanzierbarkeit sowohl der Risikoanalysen selbst als auch der Maßnahmen berücksichtigt werden muss. Zusätzlich weist sie auf die gegenwärtige Entwicklung einer Unfalldatenbank bei der UIC hin.
16. Unabhängig von der genauen Festlegung des von der Arbeitsgruppe zu erzielenden Ergebnisses sollte nach Ansicht von Herrn Rein (D) zunächst eine Einbeziehung erster Arbeitsergebnisse in die RID/ADR-Novellierung zum 1.1.2007 angestrebt werden.
17. Herr van den Brand (NL) bekräftigt die Notwendigkeit der zusätzlichen statistischen Analyse von Unfällen über den Gefahrguttransport hinaus und weist auf die Problematik hin, dass eine zu weitreichende Standardisierung der Risikoanalyse in Bereiche außerhalb des Anwendungsbereiches von RID/ADR und in die Souveränität der Staaten eingreifen könnte.
18. Der Vorsitzende sieht die vorgebrachten Anmerkungen als Merkposten für die vorgesehene Erstellung eines Leitfadens.
19. Herr Cailleton (F) weist darauf hin, dass Risikoanalysen aus vielen Elementen bestehen und über den Regelungsgehalt des RID hinausgehen. Er unterstreicht zudem die Notwendigkeit eines gemeinsamen Ansatzes für Schienen- und Straßentransport.

#### **TOP 4: Vorstellung der bereits vorhandenen Risikoanalysen in Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und im Vereinigten Königreich**

20. Herr Balmer (CH) erläutert das Vorgehen in der Schweiz zur quantitativen Risikoanalyse für Gefahrguttransporte auf der Schiene. Daran anschließend erfolgt die Präsentation von Herrn van den Brand (NL) zu grundsätzlichen Aspekten der Risikoanalyse und ihrer Anwendung in den Niederlanden sowie auf der Grundlage seiner Erfahrungen Gedanken über die internationale Standardisierung in Zusammenhang mit der Arbeit dieser Gruppe.

21. In der nachfolgenden Diskussion betont Herr Heintz (F) die Notwendigkeit, eine Standardisierung im Einklang mit bestehenden nationalen und internationalen Regelungen, insbesondere mit den europäischen Richtlinien betreffend die Eisenbahnsicherheit herbeizuführen.
22. Auf die Anmerkung von Frau Geysels (IRU), dass der laut Präsentation geringe wissenschaftlich exakt belegbare Teil einer Risikoanalyse erstaunlich ist, stellt Herr van den Brand (NL) klar, dass tatsächlich ein großer Anteil der verwendeten Modelle und Methoden einer Risikoanalyse auf einer Übereinkunft zwischen unterschiedlichen Expertenmeinungen beruht. Herr Dr. Riley (UK) unterstreicht die Schwierigkeit einer solchen Übereinkunft mit einem Hinweis auf eine internationale Konferenz in Toronto, bei der hinsichtlich der Risikobewertung eines festgelegten Transportszenarios kein Konsens zwischen den Methoden unterschiedlicher Expertengruppen erzielt werden konnte.
23. Herr Dr. Schiess (CH) betont, dass es bei der Risikoanalyse viele Bereiche und Interessengruppen gibt, die zu berücksichtigen sind.
24. Mit der Präsentation von Herrn Dr. Riley (UK) wird ein Überblick zur Verfahrensweise bei der Risikobewertung im Vereinigten Königreich gegeben. Auf Nachfrage von Herrn Dr. Ludwig (D) bietet der Vortragende an, ein ergänzendes Diagramm zum gesellschaftlichen Risiko beim Straßentransport zur Verfügung zu stellen. Herr Tiemersma (NL) empfiehlt, über einen Austausch der Erkenntnisse aus Risikoanalysen in den verschiedenen Ländern auch auf eine Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten hinzuwirken.
25. Herr Cailleton (F) weist darauf hin, dass in Frankreich keine generelle Festlegung von Risikokriterien für Gefahrguttransporte auf der Schiene existiert, sondern abhängig vom Einzelfall entschieden wird. In der anschließenden Präsentation von Herrn Dr. Ruffin (F) wird der Stand des bei INERIS durchgeführten Forschungsprogramms zur Entwicklung eines multimodalen Risikoanalysemodells auf Basis des OECD/PIARC-Modells für Tunnel vorgestellt.
26. Auf die Rückfrage von Herrn Laakso (EU) hinsichtlich der Distribution und Praktikabilität des vorgestellten Modells stellt Herr Dr. Ruffin (F) klar, dass die Verbreitung des Modells von PIARC (Weltstraßen-Verband) geregelt wird. Das Modell wird bereits auch in anderen Ländern angewendet, es sind jedoch von dort noch keine Ergebnisse bekannt. Herr Cailleton (F) ergänzt, dass Erfahrungen aus der Anwendung in Frankreich für vergleichende Risikoanalysen zwischen Tunnel und freier Strecke in einen Leitfaden einfließen sollen.
27. Die Rückfrage von Herrn van den Brand (NL) zur Anwendbarkeit des Modells bei Verzicht auf eine absolute Bewertung des Risikos beantwortet Herr Cailleton (F) mit dem Hinweis darauf, dass es in Frankreich keine Absolutkriterien zur Risikobewertung gibt und zur Bewertung von Alternativrouten eine relative Vorgehensweise ausreichend ist.
28. Herr Dr. Gilabert (CH) weist auf die Notwendigkeit hin, eine Einigung hinsichtlich der Methoden der Risikoanalyse und der Kriterien zur Ableitung von Maßnahmen zu erzielen. In Zusammenhang mit dem OECD/PIARC-Modell ist während der Überprüfung durch die WP.15 festgestellt worden, dass für die Zuteilung der Gefahren neben den sicherheitstechnisch begründeten Aspekten auch politische Aspekte einbezogen wurden. Zum Beispiel wurden die Mengenbegrenzungen des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR als Mengenschwelle für die Tunnelsicherheit übernommen, und die sehr giftigen und ätzenden Stoffe wurden nicht einbezogen. Diese Feststellungen sollten auch in das OECD/PIARC-Modell einfließen.
29. Auf die Frage von Frau Geysels (IRU) nach der Wahl der im Modell berücksichtigten Wagentypen und Gewichtsklassen führt Herr Dr. Ruffin (F) aus, dass die Szenarienwahl auf einem Konsens auf europäischer Ebene unter Berücksichtigung statistischer Daten basiert.

30. Herr Wilkin (B) vertritt die Meinung, dass durch die Möglichkeit der detaillierten Erfassung der Stoffströme beim Eisenbahntransport eine Stoffklassifizierung unnötig ist. Herr Dr. Ruffin (F) bestätigt diese Möglichkeit, weist jedoch darauf hin, dass zur Szenarienfestlegung für Gefahrgutunfälle sowohl auf der Straße wie auch auf der Schiene weitere Informationen benötigt werden, die über die erwähnten Informationen hinausgehen.

#### **TOP 6: Vorläufiges Arbeitskonzept zur Entwicklung einer standardisierten Risikoanalyse**

31. Nach einem kurzen Überblick von Herrn Dr. Lange (D) zu den Arbeitsbereichen der GRS und zur Erfahrung auf dem Gebiet der Risikoanalyse von Gefahrguttransporten folgt die Präsentation zu den in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Schwerpunkthemen und zu einem Arbeitskonzept für die Standardisierung von Risikoanalysen als Diskussionsgrundlage.
32. Herr Dr. Lange (D) begrüßt das wiederholte Angebot der UIC, Unfalldaten im bereits dargestellten Umfang zur Verfügung zu stellen, bittet jedoch darum zu prüfen, inwieweit die Möglichkeit besteht, auch Informationen zu Unfällen im gesamten Güterverkehr als weitere wichtige Grundlage zu liefern. Herr Visser (UIC) sagt zu, mit den Verantwortlichen für die bereits existierende Datenbank der UIC zu Eisenbahnunfällen nach Möglichkeiten einer Unterstützung der Arbeitsgruppe zu suchen.
33. Herr Dr. Schiess (CH) merkt an, dass bei einer Beschränkung auf wenige Stoffklassen seltene, aber schwere Unfälle beispielsweise mit Ammoniumnitrat oder Sprengstoff nicht vergessen werden sollten. Nach Aussage von Herrn Visser (UIC) fallen etwa 90 % der Kunstdüngertransporte nicht unter die Bestimmungen des RID. Herr del Rey Llorente (E) weist in diesem Zusammenhang auf einen kürzlich eingetretenen Unfall mit Ammoniumnitrat in Spanien hin.
34. Aus aktuellem Anlass legt der Vorsitzende auf Vorschlag von Herrn Visser (UIC) eine Schweigeminute für die Opfer des Gefahrgutunfalls in Nordkorea ein.
35. Herr van den Brand (NL) schlägt vor, eine kleine Gruppe zu bilden, die mit der UIC Anforderungen und Wünsche bezüglich der zu liefernden Daten absprechen soll. Dieser Vorschlag wird von Herrn Dr. Lange (D) unterstützt. Herr Visser (UIC) äußert seine Zweifel, dass Informationen geliefert werden können, die über den Umfang nach Kapitel 1.8.5 hinausgehen. Der Vorsitzende schlägt vor, eine solche Arbeitsgruppe entweder direkt oder in bilateralen Gesprächen zu bilden.
36. Nach Ansicht von Herrn Tiemersma (NL) sollte im Rahmen der Arbeit der Arbeitsgruppe auch eine Diskussion der Vor- und Nachteile der Anwendung einer standardisierten Risikoanalyse erfolgen.
37. Der Vorsitzende und Herr Dr. Lange (D) schlagen vor, TOP 7 zur möglichen Unterstützung durch die Europäischen Kommission als Grundlage für eine Fortsetzung der Diskussion von TOP 6 vorzuziehen.

#### **TOP 7: Mitarbeit/Unterstützung der EU-Kommission bei der Erarbeitung einer standardisierten Risikoanalyse**

38. Herr Laakso (EU) nennt als Interesse der Europäischen Kommission an den möglichen Ergebnissen der Arbeitsgruppe eine Transparenz von Maßnahmen gemäß Kapitel 1.9 RID/ADR, eine Förderung des freien Güterverkehrs in Europa und speziell des Gefahrguttransportes auf der Schiene im Sinne der Richtlinie 96/49/EG und eine Harmonisierung von Vorschriften mit gleichzeitiger Wirkung auf andere Transportmodi. Darüber hinaus weist er

auf die mögliche Nutzung der Ergebnisse für die an Bedeutung gewinnende Sicherung von Gefahrguttransporten hin.

39. Bezüglich einer möglichen Teilfinanzierung der Arbeiten von Seite der EU können keine Zusagen gemacht werden. Eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen mit Einsendeschluss 30. Juni 2004, zu dessen Zielsetzung die geplanten Arbeiten grundsätzlich passen, soll in wenigen Tagen im Internet veröffentlicht werden. Ein möglicher Projektvorschlag der Arbeitsgruppe würde den üblichen Bewertungsprozess durchlaufen und den gewohnten Randbedingungen unterliegen. Der maximale Förderungsanteil beträgt 50 % der tatsächlichen Projektkosten, so dass der restliche Anteil von anderer Seite aufgebracht werden muss. Der Hauptauftragnehmer muss bei der Antragstellung ebenso feststehen wie die übrigen Mitglieder des Konsortiums.

#### **TOP 6: Vorläufiges Arbeitskonzept zur Entwicklung einer standardisierten Risikoanalyse (Fortsetzung)**

40. Der Vorsitzende stellt daraufhin als zu klärende Hauptpunkte die Organisation und Verteilung der Arbeiten und die Möglichkeiten zur Kofinanzierung zur Diskussion.
41. Auf die von Herrn van den Brand (NL) geäußerte Befürchtung, dass die Zielsetzung der Arbeitsgruppe einer Förderung des freien Gütertransportes zu Lasten nationaler Möglichkeiten zum Schutz der Bevölkerung gehen könnte, stellt Herr Laakso (EU) klar, dass von EU-Seite der freie Transport im Vordergrund steht, jedoch gemäß RID/ADR und Richtlinie 96/49/EG die Möglichkeit nationaler Beschränkungen aus Gründen der Sicherheit garantiert ist.
42. Frau Geysels (IRU) erinnert daran, dass auch der Straßenverkehr von dem Projekt betroffen ist, und bittet als Basis für Erörterung der Möglichkeiten einer Kofinanzierung eine Schätzung der Größenordnung des Projektes.
43. Herr Dr. Lange (D) weist auf die Schwierigkeit einer Schätzung ohne detaillierte Aufgabendefinition hin. Unter der Voraussetzung einer fachlich koordinierenden Projektleitung durch die GRS und die Mitarbeit von Institutionen weiterer Staaten schätzt er eine Größenordnung von 1 Mio € pro Jahr über zwei Jahre, wobei eine rasche Klärung der Kofinanzierung auf Grund des Termindrucks zur Abgabe eines Projektvorschlages geboten ist.
44. Der Vorsitzende bittet die vertretenen Staaten auf Basis der vorliegenden Informationen um Interessensbekundungen hinsichtlich einer Mitarbeit im Projekt und einer Beteiligung an der Projektfinanzierung.
45. Herr Le Fort (CH) äußert die grundsätzliche Bereitschaft der Schweiz, sich an dem Projekt zu beteiligen, verweist jedoch auf die Notwendigkeit weiterer Gespräche zur Klärung einer finanziellen Beteiligung. Eine Förderung von Nicht-EU-Mitgliedsstaaten ist nach Auskunft von Herrn Laakso ebenso möglich, wie natürlich auch der neuen EU-Mitgliedstaaten.
46. Herr del Rey Llorente (E) äußert ein starkes Interesse an dem Projekt, unter anderem auf Grund der Planung eigener Methoden zur Risikoanalyse in Tunneln, kann jedoch zunächst keine Aussagen zum finanziellen Aspekt machen.
47. Auf die Nachfrage von Herrn Dr. Ruffin (F) stellt Herr Laakso (EU) klar, dass es sich bei der Ausschreibung um eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen handelt und auch eine Beteiligung der Industrie möglich ist.

48. Herr van den Brand (NL) macht die Beteiligung seines Landes von der Zielstellung des Projektes abhängig und hält bei einer zu starken Einschränkung nationaler Regelungen durch den Standardisierungsprozess eine Beteiligung an der Finanzierung für unwahrscheinlich.
49. Herr Dr. Lange (D) nennt als Hauptaufgabe des Projektes zunächst eine Bestandsaufnahme bestehender Methoden, um anschließend Möglichkeiten einer Harmonisierung zu klären und eine Transparenz von Risikoplanalysen sicherzustellen. Dies sollte nach seinem Verständnis von niederländischer Seite mitgetragen werden können.
50. Herr Cailleton (F) macht eine Zusage zu einer Beteiligung von einer noch durchzuführenden Beratung mit den übrigen betroffenen Ministerien abhängig. Als weitere zu behandelnde Punkte in einem möglicherweise zu erweiternden Lastenheft sieht er den Aspekt der Abhängigkeit verwendeter Methoden zur Risikoanalyse von der Art der Fragestellung und die Information der Öffentlichkeit.
51. Herr Hoffmann (D) äußert Verständnis für die vorgebrachten Vorbehalte, appelliert jedoch mit Blick auf aktuelle Fälle von geplanten Beförderungseinschränkungen an die vertretenen Staaten und die betroffenen Verbände, sich an einer harmonisierten Lösung der Probleme zu beteiligen. Er berichtet von ersten Versuchen, eine Finanzierung von deutscher Seite zu ermöglichen.
52. Herr Dr. Lange (D) bietet an, die Diskussionen des Arbeitsgruppentreffens in eine überarbeitete Version eines Projektentwurfs einzuarbeiten, um dann eine weitere iterative Konkretisierung des Projektes im direkten Kontakt mit den interessierten Staaten vorzunehmen.
53. Frau Pearson (UK) äußert Interesse an einer Beteiligung, weist jedoch auf die notwendige Beteiligung weiterer Ministerien hin, so dass auch noch keine finanzielle Zusage gemacht werden kann.
54. Auf den Vorschlag von Herrn Dr. Schiess (CH) hin, auch den Punkt Risikomanagement mit in die Überlegungen aufzunehmen, vertreten der Vorsitzende und Herr Visser (UIC) die Meinung, dass dies über den Auftrag der Arbeitsgruppe hinausgeht.
55. Herr Laakso (EU) erklärt, dass die Anwendbarkeit eines Risikoanalysemodells für die Analyse von Fragestellungen der Sicherung ein interessanter Aspekt ist. Die Verbesserung der Sicherheit ist nach Ansicht von Herrn Tiemersma (NL) ebenfalls eine wichtige Aufgabe der Risikoanalyse. Der Nutzen der Risikoanalyse ergibt sich nach Meinung von Herrn Dr. Ruffin (F) aus dem Nutzen für den Gesamtprozess.
56. Frau Geysels (IRU) sieht Unterschiede in der Darstellung der Zielstellung zwischen den verschiedenen Diskussionsbeiträgen von einer Standardisierung der Instrumente über eine Erstellung eines Leitfadens bis hin zu einer Beschränkung auf einen reinen Austausch von Erfahrungen und Methoden der verschiedenen Staaten und bittet um Klarstellung.
57. In der nachfolgenden Diskussion wird festgestellt, dass ein abgestuftes Konzept verfolgt werden soll, wobei zunächst nach Möglichkeiten einer Harmonisierung gesucht werden soll, bevor die Basis für eine Standardisierung festgelegt wird. Dabei ist nicht eine Festlegung auf ein konkretes Modell vorrangiges Ziel, sondern die Festlegung von Mindestanforderungen und Qualitätskriterien für eine Risikoanalyse.
58. In diesem Zusammenhang weist Herr Dr. Lange (D) auf die Wichtigkeit von Mindestanforderungen hinsichtlich der Nutzung möglichst einheitlicher aktueller Methoden und qualitativ hochwertiger Daten hin, um mit dem Projekt einen wichtigen Schritt auf dem Weg zum langfristigen Ziel einer Austauschbarkeit von Methoden der einzelnen Länder zu machen.

Der Vorsitzende bekräftigt die Bedeutung der Einbindung des wissenschaftlichen Fortschrittes in eine Risikobewertung.

59. Auf die Aussage von Herrn Balmer (CH), dass die verwendete Methodik und die Risikokriterien zur Gewährleistung einer Vergleichbarkeit fest miteinander verbunden sein sollten, entgegnet Herr Dr. Lange (D), dass die Risikoquantifizierung von der Bewertung trennbar sein sollte.
60. Herr Mondril (P) macht die Entscheidung über eine Beteiligung von der Definition der Projektziele abhängig und will den ersten Projektentwurf abwarten.
61. Herr Cailleton (F) spricht sich mit Hinweis auf die Vereinheitlichung des Kapitels 1.9 zwischen RID und ADR für eine entsprechende Angleichung der Risikoanalysen für Schiene, Straßenverkehr und weitere Transportmodi aus. Gleichzeitig weist er auf die Garantie der staatlichen Souveränität im Text der europäischen Rahmenrichtlinie hin.
62. Zusammenfassend führt Herr Dr. Ludwig (D) als Zielstellung für das Projekt aus, dass die Methoden zum Nachweis der Notwendigkeit von Maßnahmen in Zukunft transparent werden und gewissen Mindestanforderungen genügen. Die Verwendung einer einheitlichen Methodik sollte angestrebt werden. Die Sicherstellung der Datenqualität und der Umgang mit Unsicherheiten sollte ebenfalls in einer Leitlinie geregelt werden. Diese Sicht der Zielstellung wird von Herrn van den Brand (NL) geteilt.
63. Der Vorsitzende sagt für die deutsche Seite zu, die Bildung einer Projektgruppe und die Ausarbeitung eines Projektvorschlages im vorgegebenen Zeitrahmen mit Hilfe der anderen Staaten voranzutreiben. Er dankt den Organisatoren des Arbeitsgruppentreffens und schließt die Sitzung

#### **TOP 8: Verschiedenes**

64. Alle Dokumente der Sitzung sollen auf der Internetseite der OTIF eingestellt werden, sofern dies nicht bereits geschehen ist.
65. Als nächster Sitzungstermin der Arbeitsgruppe wird der 21. und 22. Oktober 2004 vereinbart. Deutschland erklärt sich bereit, diese Sitzung in Bonn durchzuführen, und wird erneut versuchen, eine dreisprachige Verdolmetschung sicherzustellen.

---