

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 3

11. Juli 2005

Original: Deutsch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 13. bis 23. September 2005)

Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses

Auf Antrag des RID-Fachausschusses hat das Sekretariat der OTIF nachstehend den Bericht über die zweite Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" und einen diesbezüglichen Auszug aus dem Bericht des RID-Fachausschusses zusammengestellt, der insbesondere auch auf die Stellungnahme der WP.15 bezüglich der Umwandlung dieser Arbeitsgruppe in eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Landverkehrsträger im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung eingeht.

Bericht über die zweite Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" (Bonn, 21. und 22. Oktober 2004)

Tagesordnung

- TOP 1: Begrüßung
- TOP 2: Bericht über die Aktivitäten seit der 1. Sitzung am 22./23. April 2004
- TOP 3: Leitfaden und Forschungsvorhaben
- TOP 4: Beteiligungen/Kooperation
- TOP 5: Redaktion Kapitel 1.9 / Textangleichung ADR/RID
- TOP 6: Verschiedenes

TOP 1: Begrüßung

1. Herr Hundhausen (Leitung AG) begrüßt die Teilnehmer (Teilnehmerliste siehe Anlage 1).

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 2: Bericht über die Aktivitäten seit der 1. Sitzung am 22./23. April 2004

2. **Herr Hundhausen** (Leitung AG) berichtet über die vergeblichen Bemühungen, eine Ko-Finanzierung für das EU-Forschungsvorhaben zu organisieren (siehe informelles Dokument INF.7 der letzten Gemeinsamen Tagung). Deutschland habe bei der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung einen Antrag gestellt, für die AG ein Mandat der Gemeinsamen Tagung zu erhalten (siehe informelles Dokument INF.8 der letzten Gemeinsamen Tagung, siehe auch Dokument OCTI/RID/CE/41/5a) und TRANS/WP.15/2004/CRP.5/Add.2 vom 26.10. 2004).
3. **Herr Visser** (UIC) weist auf eine Bemerkung des UN/ECE-Sekretariats in der Gemeinsamen Tagung hin. Danach impliziere der deutsche Antrag eine Änderung des Arbeitsprogramms der WP.15. Das erfordere eine Prüfung durch den Binnenverkehrsausschuss und somit durch den Rechtsdienst der UN. **Herr Rein** (D) teilt diese Bedenken nicht, weil in Bezug auf das Instrument der Beförderungseinschränkung ADR und RID nahezu textgleich seien. Der Unterschied, den Nachweis der Notwendigkeit von Maßnahmen zu führen, sei im Protokoll der Gemeinsamen Tagung festgehalten worden, die Forderung nach rechtlicher Prüfung des Antrags sei dort aber nicht mehr erwähnt worden. Somit sei davon auszugehen, dass die UN/ECE diese Forderung selbst nicht habe aufrechterhalten wollen.

TOP 3: Leitfaden und Forschungsvorhaben

4. Die **Herren Le Fort** (CH), **Rein** (D) und van den Brand (NL) sowie **Frau Salander-Ludwig** (UIC) stellen in ihren Diskussionsbeiträgen fest, dass ein Leitfaden folgende Inhalte haben sollte:
 - Mindeststandards für Risikoanalysen,
 - Sachverhalte/Situationen, die für in Risikoanalysen zu berücksichtigende Unfälle wichtig sind, und
 - Beschreibung von Anwendungsfällen nach Kapitel 1.9.
5. In allen Diskussionsbeiträgen wird betont, dass die Risikobewertung ausschließlich in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten ("zuständige Behörde") fällt.
6. Auf Nachfrage von **Herrn Le Fort** (CH) stellt **Herr Rein** (D) mit Bezug auf Kapitel 1.9 fest, dass die zuständige Behörde eine Behörde des jeweiligen Mitgliedstaates sei und von diesen auch bestimmt werde. Der Nachweis über die Notwendigkeit von Maßnahmen nach Abschnitt 1.9.3 sei an keine andere Behörde oder andere Adressaten gerichtet, auch nicht an ein (übergeordnetes) internationales Gremium. Im RID sei keine oberinstanzliche Prüfung derartiger Nachweise vorgesehen.
7. **Herr Visser** (UIC) fragt, ob die Ausübung von Maßnahmen nach innerstaatlichem Recht zu erfolgen habe und ob diese sich auf das jeweilige Verkehrsrecht beziehe. **Herr van den Brand** (NL) betont, dass auch andere Rechtsbereiche, wie Raumplanung, Baurecht o. ä. zu berücksichtigen seien. **Herr Rein** (D) führt aus, dass die Maßnahmen nach Kapitel 1.9 zwar im Verkehrsrecht als so genannte verkehrsregelnde Maßnahmen anzusiedeln seien, davon unabhängig seien in Bezug auf Abschnitt 1.9.2 aber alle übrigen Rechtsbereiche rechtsregelnd einzubeziehen, z. B. das Umweltrecht bei der Bestimmung einer Wasserschutzzone.
8. Zur rechtlichen Anbindung eines Leitfadens an das RID stellt **Herr Rein** (D) fest, dass er rechtstechnisch zwei Möglichkeiten sehe. Zum einen ließe sich der Leitfaden zum informellen Teil des RID erklären (durch Publikation) und zum anderen, das sei heute die übliche Vorgehensweise, könnte der Leitfaden in Kapitel 1.9 durch Zitierung eingefügt werden. Dadurch würde er dann rechtsverbindlich.
9. Die **Herren Le Fort** (CH) und **Tiemersma** (NL) sehen in einem Leitfaden ein Instrument mit unterstützender Funktion für die zuständige Behörde. Daraus folge aber nicht ein verbindliches, einheitliches Verfahren zur Durchführung einer Risikoanalyse.

10. Die **Herren Le Fort** (CH) und **van den Brand** (NL) weisen darauf hin, dass die Durchführung einer Risikoanalyse nicht bis ins Detail in einem Leitfaden festgeschrieben werden könne, es müsse den Mitgliedstaaten frei bleiben zu entscheiden, welche Szenarien, Modelle etc. angemessen seien. Der Stand der Wissenschaft entziehe sich einer Detailharmonisierung, Kompromisse und Expertenentscheidungen konstituierten weitgehend den Forschungsprozess. Das seien notwendigerweise Entscheidungen, die mit guten Gründen so, aber auch anders ausfallen könnten.
11. **Frau Bailleux** (B) und **Herr Visser** (UIC) sehen es als wünschenswert an, eine weitestgehende Standardisierung der Risikoanalysen im Leitfaden festzuschreiben.
12. **Frau Bailleux** (B) und **Herr Rein** (D) sind der Auffassung, dass dort, wo wissenschaftliche Analysen (z. B. zum Stoffverhalten) auf gleichen Randbedingungen in allen Ländern beruhen, auch ein abgestimmtes Verhalten möglich sein sollte. Das gelte auch für die Auswahl von Unfallszenarien oder die Stoffauswahl.
13. **Frau Salander-Ludwig** (UIC) sieht Bereiche für die Herbeiführung eines Konsens bei Systemdefinition und –beschreibung sowie der Gefährdungsidentifikation. Sie verweist darauf, dass es in diesem Bereich auch schon Normungsarbeiten gebe. Eine Qualitätssicherung bei der Datenbereitstellung sollte ebenfalls in einem Leitfaden geregelt sein. Sie bezieht sich insbesondere auf die EU-Sicherheitsrichtlinie zum so genannten Eisenbahnpaket 2. Von netzspezifischen Besonderheiten abgesehen, sollten die Bahnen/Mitgliedstaaten langfristig ihre Sicherheitsvorschriften harmonisieren. Im Rahmen des Sicherheitsmanagements (SMS) seien Risikoanalysen durchzuführen, die transportkettenbezogen länderübergreifend Geltung haben sollten. Diese Forderung der Richtlinie, die sowohl Rationalisierungs- als auch Sicherheitseffekte impliziere, habe einen Leitfaden zur Konsequenz, der ein einheitliches Vorgehen sicherstelle. Folgerichtig sei es dann aber auch, dass ein Leitfaden für Kapitel 1.9 RID in Übereinstimmung mit dem Vorgehen und den Methoden in der Risikoanalytik anderer Bereiche der Bahnen entwickelt werden sollte. So sollte die Norm EN 50126 bei der Erarbeitung eines Leitfadens Berücksichtigung finden. Diese abgestimmte und harmonisierte Vorgehensweise wirke Effizienz steigernd und sei der Sicherheit förderlich.
14. Die **Herren Ludwig** (D) und **Rein** (D) regen an, auch in den Teilen einer Risikoanalyse, die weitgehend durch forschungsleitende Dezierionen konstituiert werden, wie Risikoszenarien, Modellschätzungen zum Ausbreitungsverhalten und zu Schadensverläufen, die Erfahrungen der Länder mit Risikoanalysepraxis zu nutzen, deren Ergebnisse zu vergleichen und so zu einer Eingrenzung der Bandbreiten in den Ergebnisaussagen zu kommen.
15. In die gleiche Richtung geht ein weitergehender Vorschlag Frankreichs (**Herr Cailleton, Frau Keravel und Herr Ruffin**) Benchmarking-Analysen durchzuführen und daraus eine "Best Practice" abzuleiten. Man will zur nächsten Sitzung (im Mai 2005) einen detaillierten Vorschlag vorlegen.
16. **Herr Brücher** (GRS) verdeutlicht, dass das Thema "Ergebnisunsicherheiten" kein Randthema, sondern ein zentrales methodisches Problem der Risikoanalyse sei. Es habe entscheidende Auswirkungen auf das Ergebnis und dessen Interpretation (Risikobewertung). Diesem Problem müsse man sich bei der Erarbeitung eines Leitfadens stellen. Ergebnisunsicherheiten bewegten sich häufig im Bereich mehrerer Größenordnungen. Die politische Ergebnisbewertung sei dann auch beim Vorhandensein festgelegter Akzeptanzkriterien nicht mehr eindeutig, sondern im hohen Maße sehr komplex. Die **Herren Brücher** (GRS) und **Rein** (D) leiten daraus die Forderung ab, den Analyseprozess einer Risikoanalyse transparent zu gestalten und in einem Leitfaden dazu Empfehlungen zu erarbeiten. Das sei eine notwendige Voraussetzung zur Schaffung von Akzeptanz für getroffene Maßnahmenentscheidungen bei den Rechtsunterworfenen, aber auch bei den Gremien zur Regelwerksfortbildung. Es wird die Notwendigkeit einer ausführlichen Risikokommunikation während der Analyse- und der Entscheidungsphase gesehen. Einem Leitfaden könnte hier die Funktion zukommen, eine

gemeinsame und eindeutige Sprache zu finden, die zu einer Ziel führenden Risikokommunikation beitrage.

17. Die **Herren van den Brand** (NL) und **Brücher** (GRS) präsentieren ihre Papiere zu einem Leitfaden (Sitzungsdokument INF.NL1) und zum Forschungsvorhaben (Sitzungsdokument INF.D1).
18. **Herr van den Brand** (NL) arbeitet die Problematik heraus, in welcher Detaillierung ein Leitfaden erstellt werden soll: Ist jeder Arbeitsschritt einer Risikoanalyse und die dabei verwendeten Modelle festzuschreiben oder sind nur allgemeine Grundsätze und die Bestandteile einer Risikoanalyse zu beschreiben (Sicherung eines Mindeststandards)? **Herr van den Brand** empfiehlt, wie in INF.NL1 beschrieben, die Sicherung eines Mindeststandards vorzugeben.
19. **Herr Le Fort** (CH) beschreibt die Erstellung einer Risikoanalyse als Abstimmungs- und Konsensierungsprozess der Beteiligten. Der Stand der Modellbildung lasse kein anderes Vorgehen zu. Er verbindet damit ebenfalls die Empfehlung, nur einen allgemeinen Rahmen für die Erstellung einer Risikoanalyse in einem Leitfaden zu beschreiben.
20. **Herr Brücher** (GRS) sieht die Vorschläge der Niederlande zwar als notwendige, aber nicht hinreichende Basis für eine Standardisierung des Nachweises der Notwendigkeit von Maßnahmen nach Abschnitt 1.9.2 an. Er betrachtet es als unverzichtbar, die Analyse- und Ergebnisunsicherheiten in Risikoanalysen möglichst quantitativ heraus zu arbeiten. Zur Reduzierung von Unsicherheiten sei es außerdem unerlässlich, eine möglichst zuverlässige und lückenlose Datenbasis bereitzustellen (Aufbau einer europaweiten Unfalldatenbank). Ein quantitativer Vergleich der Modelle sei erforderlich, um Unsicherheiten und einen "State of the Art" zu bestimmen (siehe dazu auch ergänzend Absatz 15). Diese zusätzlichen Bestandteile eines Leitfadens erforderten Forschungsarbeit, finanzielle Mittel und Kooperation (technische Unterstützung, Bereitstellung von Daten).
21. **Herr Laakso** (EU-Kommission) berichtet über die Veränderungen in der EU-Kommission und die veränderten Rahmenbedingungen zur Forschungsförderung. Der Bereich "Gefahrgut" sei der neu eingerichteten Generaldirektion "Security" zugeordnet worden. Für Ende Oktober 2004 würde eine Ausschreibung für ein Forschungsvorhaben herausgegeben, die den Projektvorschlag der AG abdecken könnte. Neu sei, dass mehr als 50 % der Gesamtkosten gefördert werden könnten. Allerdings würde die Ausschreibung ihren Schwerpunkt auf das Problem "Security" legen. Das ausgeschriebene Finanzvolumen würde 3,5 Millionen Euro ausmachen. Es würde nur ein Gesamtpaket vergeben. Die Forschungs koordinierung würde nicht mehr von der EU-Kommission durchgeführt, sondern sei Aufgabe des Projektführers. Als wichtiger Bestandteil eines Projektvorschlags könnte die Einbindung des Sicherheitsmanagements der Eisenbahnen betrachtet werden (siehe Absatz 13).
22. **Herr Goldin** (RUS) stellt die russische Behandlung von Transportrisiken vor (siehe Anlage 2). Er sieht die Arbeiten der AG auch für Russland als wichtig an. Er würde eine Fortführung der Kontakte sehr begrüßen.

Nachträgliche ergänzende Mitteilung der Leitung AG

23. Es gibt eine CEN BT WG 160 "Risk Assessment". Diese Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, eine Harmonisierung/Standardisierung der Risikoanalyseverfahren auf allen Gebieten herbeizuführen (siehe Anlage 3). Ebenfalls gibt es ein EU-Forschungsvorhaben "MITRA, Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods" (www.mitraproject.info).

TOP 4: Beteiligungen/Kooperation

24. **Herr Visser** (UIC) stellt das Dokument der UIC (INF.UIC1) vor, in dem schwere, für Risikoanalysen maßgebliche Unfälle sowie die entsprechenden Beförderungsleistungen bei einigen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammengefasst werden. Er erneuert das Angebot der UIC, der Redaktionsgruppe (siehe Absatz 29) weitere Daten zu diesen Unfällen zur Verfügung zu stellen.
25. **Herr Le Fort** (CH) weist darauf hin, dass in der UIC-Datenerhebung nicht alle in der Schweiz ermittelten Unfälle enthalten seien. Ebenfalls seien in den Untergruppen der Unfälle Unterschiede festzustellen.
26. Herr **van den Brand** (NL) stellt eine Übereinstimmung der UIC-Daten mit denen der Niederlande fest. Die **Herren Le Fort** (CH) und **van den Brand** (NL) fordern aber die Begrenzung auf schwere Unfälle aufzugeben und alle Unfälle zu berücksichtigen.
27. **Herr Visser** (UIC) erwidert, dass auch andere Unfalldaten erhoben werden können, wobei auch andere Quellen als Eisenbahnverkehrsunternehmen einbezogen werden können. Die Erfahrung habe jedoch gezeigt, dass nur die schweren Unfälle mit Gütern mit hohem Gefahrenpotential für die Risikoanalysen relevant sind. Er bemerkt, dass von der UIC eine europaweite Datenbank für Eisenbahnunfälle entwickelt worden sei, welche auch die Unfallberichte gemäß Abschnitt 1.8.5 RID erfasse.
28. **Herr Hundhausen** (Leitung AG) stellt zusammenfassend fest, dass die Schaffung einer europaweiten Datenbank breite Unterstützung findet.
29. Es wird beschlossen, dass diejenigen Staaten, die bereits Risikoanalysen durchführen bzw. durchführen lassen (CH, F, NL, UK), Papiere zur Verfügung stellen, die die Verfahren zur Erstellung von Risikoanalysen in ihren Ländern beschreiben (Leitfäden o. ä.), bzw. ihren Standpunkt zum Ausdruck bringen, wie Leitfäden aussehen sollten. Die Vertreter der anwesenden Staaten stimmen zu; das Vereinigte Königreich soll angefragt werden. Die Papiere sollen bis Mitte Dezember 2004 an die GRS geschickt werden. Für Mitte Januar 2005 wird die GRS Vertreter der Staaten, die Unterlagen zur Verfügung gestellt haben, zu einer ersten Redaktionssitzung für die Erstellung eines Leitfadens einladen.
30. **Frau Salander-Ludwig** (UIC) erklärt sich bereit, Papiere zum Sicherheitsmanagement der Bahnen (SMS), die EU-Richtlinie, das Eisenbahnpaket 2 und die EN 50126 als Unterlage beizusteuern und an den Redaktionssitzungen der Subgruppe teilzunehmen.
31. **Herr Cailleton** (F) wünscht, dass die Arbeitsergebnisse der Subgruppe als "öffentliche" Papiere erstellt werden und keinen Urheber- und Verwertungsrechtsrestriktionen unterliegen. **Herr Hundhausen** (Leitung AG) stellt fest, dass alle Papiere der AG "Standardisierte Risikoanalysen" "freie" Papiere sein sollen und die Mitwirkung an der Erstellung von Papieren die Bereitschaft einschließt, auf individuelle Autoren- und Verwertungsrechte zu verzichten.
32. **Herr del Rey Llorente** (ES) bestätigt das weiterhin bestehende Interesse Spaniens an der Mitarbeit in der AG. Er könne derzeit aber keine konkreten Zusagen machen. Er bat, über die Arbeiten der Subgruppe "Leitfaden" informiert zu bleiben. **Herr Hundhausen** (Leitung AG) erklärt, dass alle Papiere der AG wie bisher umgehend bei der OTIF zur allgemeinen Information ins Internet gestellt würden.

TOP 5: Redaktion Kapitel 1.9 / Textangleichung ADR/RID

33. Dieser TOP bezieht sich auf den Bericht der letzten Gemeinsamen Tagung (Dokument OC-TI/RID/GT-III/2004-A, Absatz 17). **Herr Déneraud** (OTIF) stellt fest, dass die AG dafür nicht zuständig sei. Das Sekretariat der OTIF und der Vorsitzende der WP.15 hätten die Redakti-

onsarbeiten für die WP.15 bereits vorbereitet. Die Vorlage würde auf der nächsten Sitzung der WP.15 (Ende Oktober 2004) beraten.

TOP 6: Verschiedenes

34. Die nächste Sitzung der AG wird auf den 3. und 4. Mai 2005 terminiert. Tagungsort wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Bonn sein, wenn kein anderer Vorschlag gemacht wird.

Anmerkung: Die im Bericht zitierten Anlagen können von der Homepage der OTIF (http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php) heruntergeladen werden.

Auszug aus dem Bericht über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meiningen, 15. bis 18. November 2004)

TOP 5: Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"

54. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe (Herr Hundhausen, Deutschland) erinnert daran, dass bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe (Bonn, 22. und 23. April 2004) die Schweiz, die Niederlande, das Vereinigte Königreich und Frankreich die in ihren Staaten zur Anwendung kommenden Risikoanalysen vorgestellt haben. Die Arbeitsgruppe hatte es als nützlich erachtet, über eine Unfall-Datenbank und über Transportdaten zu verfügen, um die Häufigkeit von Unfällen zu ermitteln. In die Untersuchungen der Arbeitsgruppe müssten Kriterien für Mindeststandards und die Aussageunsicherheit von Risikoanalysen einfließen (siehe auch Bericht A 81-03/504.2004).
55. Anschließend berichtet er in kurzer Form über die zweite Tagung der Arbeitsgruppe (Bonn, 21. und 22. Oktober 2004), dessen Bericht demnächst unter der Dokumentenbezeichnung A 81-03/510.2004 in die Homepage der OTIF eingestellt wird (http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php). Er hebt die folgenden hauptsächlichen Ergebnisse der Arbeitsgruppe hervor:
- Frankreich, die Niederlande und die Schweiz werden bis Ende Dezember 2004 eine Kurzfassung der in ihren Staaten zur Anwendung kommenden Risikoanalysen erarbeiten. Diese Dokumente werden dann in die Homepage der OTIF eingestellt (http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_doc_inf2004.php).
 - Eine kleine Untergruppe wird Mitte Januar zusammentreffen, um die gemeinsamen Punkte dieser verschiedenen Methoden zu bestimmen und einen Minimalstandard zu erarbeiten (Leitfaden, Leitlinien).
 - Die dritte Tagung der Arbeitsgruppe, die das von dieser Untergruppe erarbeitete konsolidierte Dokument prüfen wird, ist für den 3. und 4. Mai 2005 vorgesehen. Sie wird entscheiden, ob ein Leitfaden ausreichend ist oder ob der Leitfaden durch ein Forschungsvorhaben ergänzt werden muss.
56. Bezüglich der Finanzierung informiert der Vorsitzende der Arbeitsgruppe den RID-Fachausschuss, dass die Europäische Kommission eine öffentliche Ausschreibung in Höhe von 3,5 Millionen € für ein Forschungsvorhaben eingeleitet habe, das in erster Linie auf die Sicherung (Security) ausgerichtet sei, aber auch einen Abschnitt für die Sicherheit und die Risikoanalysen umfassen könnte. Der Auftragnehmer müsse auch die Koordinierung des Forschungsvorhabens übernehmen.

57. Ein Vertreter des Sekretariats stellt dieses Dokument vor, das einerseits die entsprechenden Absätze des Berichts über die letzte Gemeinamen Tagung (Genf, 13. bis 17. September 2004) und andererseits die entsprechenden Absätze des Berichts über die letzte Tagung der WP.15 (Genf, 25. bis 28. Oktober 2004) wiedergibt. Er erinnert daran, dass sich die Gemeinsame Tagung in einer indikativen Abstimmung (12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme) für die Einrichtung einer gemeinsamen informellen Arbeitsgruppe der verschiedenen Verkehrsträger ausgesprochen habe und das Ziel dieser Arbeitsgruppe in Absatz 74 des Berichts über die Gemeinsame Tagung aufgeführt sei.
58. Der Vorsitzende der WP.15 habe, ohne die Tür für die Einrichtung einer solchen Gruppe im Rahmen der Gemeinsamen Tagung zu verschließen, erklärt, dass die OTIF der ECE/UNO ein offizielles Ersuchen zuleiten sollte, in dem die Ziele, die voraussichtlichen Interessenspunkte dieser Arbeiten für das ADR, die Arbeitsmodalitäten, das Arbeitsprogramm und die erwarteten Ergebnisse erläutert werden (siehe Absatz 75 des Berichts über die WP.15).
59. Das Sekretariat vertritt die Ansicht, dass die Stellungnahme der WP.15 angesichts des von der WP.15 entgegengebrachten mangelnden Interesses bzw. der von verschiedenen Delegationen klar zum Ausdruck gebrachten Ablehnung eher den höflichen, aber diplomatischen Schlusspunkt unter die Nichtannahme setzt.
60. Der Vorsitzende fasst die Diskussion wie folgt zusammen:
- Alle Delegationen, die das Wort ergriffen haben, haben sich für die Fortsetzung der Arbeiten ausgesprochen, so dass die Arbeitsgruppe ihre nächste Sitzung abhalten kann. In einem ersten Schritt wird ein Leitfaden erstellt, der die wesentlichen Überlegungen zur Durchführung von Risikoanalysen enthält und auf bereits in verschiedenen Staaten durchgeführten Risikoanalysen basiert.
 - Die Sekretariatsarbeit der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) ist für das erste Halbjahr 2005 durch ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) finanziertes Forschungsvorhaben sichergestellt.
 - Die UIC hat ihre Mithilfe angeboten, die Statistiken über Unfälle im Eisenbahnverkehr zu vervollständigen.
 - Die folgenden Schritte (Szenarien, Bewertung) sind komplexer und können erst mit einer zusätzlichen Finanzierung in Angriff genommen werden. Die Arbeitsgruppe wird daher gebeten, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen und eine Kooperation mit der EU sicherzustellen (die UIC und Frankreich haben angekündigt, dass sie unter bestimmten Bedingungen eine finanzielle Beteiligung ins Auge fassen könnten). Die Arbeitsgruppe wird auch gebeten, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses den Entwurf eines Leitfadens vorzulegen und zu berichten, welche weiteren Schritte angestrebt werden und wie diese Arbeiten finanziert werden können.
 - Das Sekretariat wird beauftragt, die Gemeinsamen Tagung und die WP.15 über den Arbeitsfortschritt und die geplanten weiteren Schritte zu informieren.
-