

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 17

3. September 2007

Original: Deutsch

### RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 11. bis 21. September 2007)

### Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Festlegung eines Mandats, eines Arbeits- programms und eines Verfahrens für eine Arbeitsgruppe zur Gefahrguttelematik im intermodalen Verkehr

(Bonn/Mainz, 23. und 24. August 2007)

### vorgelegt vom Sekretariat der OTIF

1. Auf Einladung des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fand am 23. und 24. August 2007 die Tagung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Festlegung eines Mandats, eines Arbeitsprogramms und eines Verfahrens für eine Arbeitsgruppe zur Gefahrguttelematik im intermodalen Verkehr statt (siehe Absätze 64 und 65 des Berichts über die letzte Gemeinsame Tagung OTIF/RID/RC/2007-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/106).
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Schweiz und Vereinigtes Königreich. Die Europäische Kommission war ebenfalls vertreten. Darüber hinaus waren folgende nichtstaatliche internationale Organisationen vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Internationale Straßentransport-Union (IRU), Internationaler Eisenbahnverband (UIC), und Verband der europäischen Eisenbahnindustrien (UNIFE).

### **Leitung der Arbeitsgruppensitzung**

3. Zum Vorsitzenden dieser Ad-hoc-Arbeitsgruppe wird Herr H. Rein (Deutschland) gewählt.

### **Erste Stellungnahmen zum Thema Telematik**

4. Der Vorsitzende bittet die Teilnehmer, in einer ersten Stellungnahme ihre Wünsche an eine Gefahrguttelematik im intermodalen Verkehr zu äußern.

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.

5. Die Industrieverbände wünschen zuerst eine genaue Definition des Begriffs "Telematik". Der Vertreter der IRU befürchtet eine vollständige Überwachung von Fahrern und Unternehmen und eine Automatisierung von Bußgeldbescheiden, wenn Informationen vom Fahrzeug direkt an die Behörden geliefert werden. Von der Vertreterin des CEFIC wird kein Bedarf für allumfassende Lösungen gesehen.
6. Die Staatenvertreter sehen unter anderem folgenden Nutzen der Telematik:
  - Standortbestimmung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern;
  - schnelle Reaktion bei Zwischenfällen;
  - Erhöhung der Sicherheit durch Meldung von Unregelmäßigkeiten (z.B. erhöhter Druck im Tank, erhöhte Temperatur, ...);
  - Unterstützung bei der Verkehrsverlagerung auf sichere und umweltfreundliche Verkehrsträger;
  - evt. im Bereich des Umweltschutzes und der Sicherung;
  - Informationen über die beförderten gefährlichen Güter können die Umsetzung der neuen Tunnelvorschriften des ADR erleichtern und für die Ausgestaltung von Tunneln hilfreich sein.
7. Es wird auch darauf hingewiesen, dass sich verschiedene Nutzen widersprechen können. Während beispielsweise die Sicherheit erhöht wird, könnten im Bereich der Sicherung zusätzliche Probleme auftreten.
8. Die Teilnehmer sind sich einig, dass eine Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung des Anteils des Gefahrguts am gesamten Verkehr und der am meisten beförderten gefährlichen Güter durchgeführt werden sollte. Beispielsweise stellt sich die Frage, ob der Nutzen im Nahverkehr die zusätzlichen Kosten rechtfertigt. Bei den Arbeiten ist der multimodale Aspekt zu berücksichtigen.
9. Der Vorsitzende schlägt vor, dass die spätere Arbeitsgruppe in einer Art Lastenheft darstellen sollte, wofür welche neuen Medien eingesetzt werden könnten, und wie realistisch dies insbesondere unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt ist.

### **Mandat**

10. Auf der Grundlage eines vom Vertreter des Vereinigten Königreichs unterbreiteten Dokuments erarbeitet die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ein Mandat, das in der Anlage 1 zu diesem Bericht wiedergegeben ist.
11. Die Arbeitsgruppe sollte eine größtmögliche Teilnahme aller wichtigen Beteiligten sicherstellen und mit anderen Beteiligten, insbesondere der Europäischen Kommission, Verbindung aufnehmen. Die Arbeitsgruppe soll auch in der Lage sein, erforderlichenfalls Untergruppen für die Behandlung spezifischer Fragestellungen einzurichten.
12. Es besteht Einigkeit, dass ein Arbeitsergebnis nicht in kürzester Zeit erarbeitet werden kann. Die Arbeitsgruppe sollte daher zunächst über einen unbegrenzten Zeithorizont verfügen. Die Arbeitsgruppe sollte selbst entscheiden, wann der Gemeinsamen Tagung Zwischenergebnisse vorgestellt werden.

### **Arbeitsprogramm**

13. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass es unmöglich ist, zu Beginn der Arbeiten einen erschöpfenden Fragenkatalog auszuarbeiten, da während der Arbeiten neue Erkenntnisse auftreten können, die auch zu neuen Fragestellungen führen. Das vom Vertreter der Europäischen Kommission in einem Dokument vorgeschlagene Arbeitsprogramm (siehe Anlage 2) könnte jedoch als Grundlage dienen.

## **Erste Sitzung der Arbeitsgruppe**

14. Der Vertreter Frankreichs erklärt sich bereit, in der Zeit vom 6. bis 8. Februar 2008 zur ersten Sitzung der neuen Arbeitsgruppe nach Bordeaux einzuladen.

**Mandat für eine RID/ADR/ADN-Arbeitsgruppe über die Verwendung der Telematik bei der Beförderung gefährlicher Güter**

Die Gemeinsame Tagung wird gebeten, eine Arbeitsgruppe mit dem Mandat einzurichten, die mögliche Verwendung der Telematik zur Verbesserung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter zu prüfen.

Das Aufgabengebiet der Arbeitsgruppe soll umfassen:

1. Die Prüfung, welche Informationen, die durch die Telematik bereitgestellt werden, die Sicherheit und die Sicherung der Beförderung gefährlicher Güter verbessern und solche Beförderungen erleichtern. Insbesondere die Prüfung, wer und in welcher Weise von der Bereitstellung solcher Informationen profitieren könnte, unter Berücksichtigung unter anderem von: Absendern, Beförderungsunternehmen, Rettungsdiensten, Kontrollstellen, Behörden.
2. Die Prüfung notwendiger Parameter für Telematiksysteme. Die Untersuchung, ob bestehende Systeme diese Parameter erfüllen und welche weiteren Entwicklungen notwendig sein könnten.
3. Die Prüfung der Kosten-Nutzen-Analyse der Verwendung der Telematik für die oben genannten Zwecke.
4. Die Prüfung, welche Verfahren/Zuständigkeiten erforderlich sein könnten, um die von der Telematik erfassten Daten zu überwachen, und wie der Datenzugang kontrolliert werden sollte.
5. Die Prüfung der Schnittstellen und der Synergien mit anderen Systemen.

## Grundlage für ein Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe

1. Untersuchung der Ergebnisse des deutschen Telematik-Forschungsprojekts von 2007.
2. Untersuchung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Verfolgungstechnik von 2007.
3. Nachprüfung oder Untersuchung, welche Funktionen bei Telematikanlagen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter im Hinblick auf den multimodalen Verkehr wünschenswert wären (zusätzlich zur Verfolgung), um die Verkehrssicherheit und -sicherung zu verbessern; beide Aspekte werden, falls nötig, getrennt untersucht.
4. Nachprüfung oder Untersuchung, welche zusätzlichen, verkehrsträgerspezifischen Funktionen bei Telematikanlagen wünschenswert wären (wie beispielsweise Entgleisungsdetektion, Kontrolle von Mischladefahrzeugen für explosive Stoffe), um die Verkehrssicherheit und -sicherung zu verbessern; beide Aspekte werden, falls nötig, getrennt untersucht.
5. Nachprüfung oder Untersuchung möglicher Nutzer der überwachten Telematikanlagen (öffentlich und privat).
6. Nachprüfung oder Untersuchung, welche Daten und Kommunikation in welcher Form die erwünschten Telematikanlagen benötigen würden.
7. Nachprüfung oder Untersuchung, wem die Daten zugänglich gemacht werden sollten (häufig mehrere Adressaten).
8. Nachprüfung oder Untersuchung, ob, wie und wo die erfassten Daten gespeichert werden sollen und wie der Datenzugang organisiert werden soll.
9. Nachprüfung oder Untersuchung, welche Regelungen für welche Adressaten geschaffen werden sollten, um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Daten denjenigen zur Verfügung stehen, die sie benötigen (Beispiel: Pflicht für Verkehrsunternehmen, On-Board-Units in ihren Fahrzeugen zu verwenden).
10. Nachprüfung oder Untersuchung, ob angemessene Regelungen im RID/ADR/ADN bereitgestellt werden können oder ob weitere Regelungen in der EU erforderlich sind.
11. Nachprüfung oder Untersuchung, welche Bereiche weiter vereinheitlicht werden müssten, um zu gewährleisten, dass alle geregelten Anlagen sowie On-Board-Units mit anderen Verfolgungssystemen in anderen Bereichen kompatibel sind.
12. Auf der Grundlage der Punkte 1 bis 11, Erarbeitung eines vorläufigen Konzepts für angemessene Telematikanlagen, einschließlich möglicher Datenzentren und ihrer Organisation, sowie eines vorläufigen Anwendungsbereichs der erforderlichen Regelungen und Normen.
13. Erstellung eines Vorschlags zur Prüfung oder Bewertung der Machbarkeit der untersuchten Telematikanlagen und deren Kosten/Nutzen für die Anwender.
14. Erstellung der endgültigen Beschreibung beschlossener Telematikanlagen.
15. Erstellung eines Vorschlags der durch die beschlossenen Telematikanwendungen erforderlichen Änderungen im RID/ADR/ADN.

16. Erstellung einer zusammenfassenden Beschreibung erforderlicher Normen zur Ergänzung der Regelungen.
  17. Es wird empfohlen, dass die AG informell mit der GD Energie und Verkehr und dem Regelungsausschuss der Europäischen Kommission Kontakt hält, um eine ausreichende Abstimmung bei den Untersuchungen und möglichen Regelungen und Normen zu gewährleisten.
-