

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

**INF. 6b)**

10. November 2005

Original: Deutsch

**RID: 42. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Madrid, 21. bis 25. November 2005)

### **Bemerkungen der UIC zum Dokument OCTI/RID/CE/42/6a) der Schweiz**

#### **Einleitung**

Die Schweiz hat unter anderem beantragt, eine neue Pflicht für den Beförderer und den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aufzunehmen, die die Einrichtung eines Informationskanals vorschreibt. Dieser soll dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Ereignisfall einen raschen und unbehinderten Zugang zu Daten über beförderte Güter und deren Mengen ermöglichen.

Der von der Schweiz vorgelegte Text für einen neuen Absatz 1.4.2.2.5 geht jedoch über die vom stellvertretenden Vorsitzenden der multidisziplinären Arbeitsgruppe (Herr Bieger, Deutschland) bei der 41. Tagung des RID-Fachausschusses skizzierten Zielsetzung, die die Schweiz in der Einleitung ihres Antrages weitgehend übernommen hat, hinaus und widerspricht auch der von der Schweiz angeführten Begründung, die Verfügbarkeit der Daten nur im Bedarfsfall vorzuschreiben.

Die UIC beantragt deshalb, den neuen Absatz so zu formulieren, dass eine generelle Vorablieferung von Daten, die zu einer unüberschaubaren Informationsfülle führen würde, vermieden wird.

#### **Antrag**

Der neue aufzunehmende Absatz 1.4.2.2.5 erhält folgenden Wortlaut:

**"1.4.2.2.5** Der Beförderer muss sicherstellen, dass der Betreiber der von ihm genutzten Eisenbahninfrastruktur zu jedem Zeitpunkt über die Daten verfügen kann, die es ihm ermöglichen, die Anforderungen des Unterabschnittes 1.4.3.6 b) zu erfüllen."

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.

## **Begründung**

Entscheidend ist, dass die Daten im Ereignisfall schnellstmöglich abgefragt werden können. Zur Vermeidung einer kontinuierlichen Übermittlung zahlreicher Daten, die nur im Ereignisfall dienen, erscheint es vernünftig, sich darauf zu beschränken, ihre Verfügbarkeit im Bedarfsfall vorzuschreiben. Hierzu ist es jedoch nicht generell erforderlich, die notwendigen Daten dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur rechtzeitig vor Abfahrt des Zuges zu liefern. Die Vorablieferung kann nur eine von mehreren Möglichkeiten sein, die Daten im Bedarfsfall abfragen zu können.

Beförderer und Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur sollten gemeinsam die am besten geeignete Art der Datenübermittlung festlegen. Bei kleineren Eisenbahnunternehmen, die weder über durchgängig besetzte Leitstellen noch über entsprechende EDV-Systeme verfügen, kann eine Vorabmeldung z.B. durch Fax festgelegt werden, wenn ansonsten die notwendigen Daten im Ereignisfall nicht schnellstmöglich abgefragt werden können. Dies ist jedoch nicht erforderlich bei größeren Eisenbahnunternehmen, die täglich einige tausend Wagen mit Gefahrgut befördern und über die entsprechenden organisatorischen und EDV-technischen Voraussetzungen verfügen. Diese können dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur im Ereignisfall schnellstmöglich die notwendigen Daten zur Verfügung stellen.

---