



OTIF/RID/RC/2016/9
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/9)

23. Dezember 2015

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 14. bis 18. März 2016)

Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Bericht der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" (Bordeaux, 6. bis 8. Oktober 2015)

Eingereicht von Frankreich

Einleitung

1. Die informelle Arbeitsgruppe "Telematik" hat vom 7. bis 8. Oktober 2015 während des *Intelligent Transport Systems (ITS) World Congress* unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) in Bordeaux getagt.
2. Anwesend waren Vertreter aus Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Schweden, der Slowakei, Spanien, dem Vereinigten Königreich, der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA), der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), des Internationalen Straßentransport-Verbandes (IRU), des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (UIC) und des Verbandes der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) sowie Vertreter einiger privater Unternehmen und Einrichtungen, die mit Telematikanwendungen für die Beförderung gefährlicher Güter zu tun haben. Die Teilnehmerliste wird als informelles Dokument verteilt.
3. Die Tagung hat in Englisch ohne Verdolmetschung stattgefunden. Alle Präsentationen und eingereichten Dokumente sind zusammengefasst und werden als informelle Dokumente verteilt.

4. Vor der eigentlichen Tagung der Arbeitsgruppe fand am Nachmittag des 6. Oktober 2015 im Kontext des ITS-Kongresses ein offener Workshop statt. Kopien der während dieses Workshops präsentierten Folien werden als informelle Dokumente verteilt. Sie zeigen die jüngsten öffentlichen Maßnahmen in Bezug auf den Verkehr oder ITS-Anwendungen sowie einige Arbeitsbeispiele mit von privaten Unternehmen entwickelten ITS-Anwendungen.
5. Unter den konkreten Projekten wurden zwei Arbeitsumsetzungen der TP1-Architektur und vier funktionale Beispiele möglicher TP2-Architekturen, die unter dem GEOTRANSMD-Pilotprojekt entwickelt wurden, vorgestellt und haben das Interesse der Teilnehmer, einschließlich der Vertreter der Europäischen Union (GD Mobilität) und der Transportabteilung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, geweckt. Details zu diesen Entwicklungen können der Präsentation entnommen werden, die als informelles Dokument verteilt wird.

Zusammenfassung der Diskussionen während der Arbeitsgruppentagung

Präsentation der schwedischen Fallstudie: Freiwillige Beförderungsüberwachung mit ITS-Technologien (Verkehrstelematik)

6. Man einigt sich darauf, am Morgen des 7. Oktober mit einer Präsentation Schwedens zu beginnen, da der betreffende Experte noch anderweitige Verpflichtungen im ITS-Kongress hatte. Herr Sternberg von der Universität Lund präsentiert eine ITS-Anwendung für die freiwillige Überwachung der von Beförderungsunternehmen in Schweden durchgeführten Transporte. Er erklärt, dass man sich hierzu freiwillig verpflichtet habe, um unter anderem lokale Bestimmungen zum Verbot der Kabotage durch ausländische Beförderungsunternehmen oder Tochtergesellschaften einzuhalten. Die an diesem Programm teilnehmenden Beförderungsunternehmen registrieren sich in einer ITS-Struktur, die dann alle von ihnen durchgeführten Beförderungen überwacht. Die gesammelten Daten können bis zu einem gewissen Grad von Dritten, wie Absendern, Spediteuren oder betroffenen Bürgerorganisationen, ausgewertet werden. Die größten schwedischen Unternehmen haben beschlossen, nach 2017 nur noch mit am Programm teilnehmenden "transparenten" Beförderungsunternehmen zusammenzuarbeiten. Im Ergebnis wird erwartet, dass Unternehmen, deren Geschäftsmodell auf wissentlichen Zuwiderhandlungen gegen die Kabotagebestimmungen beruht, nach und nach aus dem schwedischen Transportgeschäft ausgeschlossen werden.

Einleitende Diskussion

7. Vor den themenspezifischen Diskussionen zur Folgenabschätzung und bestimmten technischen Fragen in Bezug auf die Ausgestaltung der ITS-Struktur findet eine kurze einleitende Diskussion statt. Die wichtigsten der in diesem Rahmen angesprochenen Themen sind in den folgenden Absätzen zusammengefasst.
8. Es wird daran erinnert, dass der Zweck, auf den man sich betreffend die TP1/TP2-Architektur, die von der informellen Arbeitsgruppe als gute Lösung erachtet und von der Gemeinsamen Tagung beschlossen wurde, geeinigt hat, der Zugang zu papierlosen Beförderungsdaten für Beförderungsunternehmen, Kontrollbehörden und Einsatzkräfte besteht. Daher wird auf den deutlichen Unterschied zur Überwachung von Maßnahmen, auch wenn diese wie im vorgenannten Beispiel auf freiwilliger Basis erfolgt, hingewiesen.
9. Es wird auch betont, dass papierlose Informationen zur Gefahrgutbeförderung mehr Informationen als in der gegenwärtigen, auf Papier basierenden Situation verfügbar machen würde, dass damit aber auch neue Anforderungen an die Behörden einhergehen, wie die Pflicht zur Umsetzung und Aufrechterhaltung der entsprechenden ITS-Struktur.
10. Der Vertreter der ERA merkt an, dass sicherlich Raum für Reporting- und Monitoringmaßnahmen vorhanden sei und dass die TSI TAF, die für den europäischen Eisenbahnsektor jetzt in Kraft sei, auf diesen Konzepten beruhe (siehe unten).

11. Schließlich einigt sich die Arbeitsgruppe, auf der Grundlage des von Frankreich vorbereiteten Dokuments zu arbeiten, das einige Elemente für eine Folgenabschätzung beinhaltet (siehe Anlage). Frankreich erläutert, dass dieses Dokument einen ersten Entwurf darstelle und Verbesserungsvorschläge willkommen seien. Da es sich um einen fortlaufenden Prozess handelt, wird Frankreich für die Gemeinsame Tagung eine Neufassung des Dokuments ausarbeiten. Es wird beschlossen, die diesem Bericht angehängten technischen Präsentationen als Diskussionsgrundlage zu verwenden.

Allgemeine Diskussion zum Entwurfsdokument zur Folgenabschätzung

12. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Möglichkeit der Einrichtung einer TP1-Schnittstelle und die Lancierung tatsächlicher Normierungsarbeiten auf EU-Ebene diskutiert worden seien. Zur Unterstützung eines solchen Beschlusses musste ein Folgenabschätzungsdokument für das Projekt verfasst werden. Bei der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung wurde beschlossen, diese Arbeit in das Mandat der Arbeitsgruppe mit aufzunehmen (siehe OTIF/RID/RC/2015-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, Absätze 48 bis 52 und informelles Dokument INF.33 der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2015).
13. Basierend auf den Erfahrungen der ERA mit Folgenabschätzungen erinnert der Vertreter der ERA an die Ziele der Folgenabschätzung in der Europäischen Union, mit denen hauptsächlich die folgenden Fragen beantwortet werden sollen:
- Warum stellte das angesprochene Thema bereits ein Problem dar?
 - Warum sollte die Europäische Union tätig werden (warum nicht die Mitgliedstaaten direkt – Subsidiaritätsprinzip)?
 - Welches Ergebnis sollte erzielt werden (Liste der Hauptnutzungsfälle)?
14. Es wird festgestellt, dass die Leitfäden von 2009 sich zu einer Website weiterentwickelt haben, deren Inhalt jedoch unverändert ist. Der Vorsitzende regt an, den Entwurf des Folgenabschätzungsdokuments anhand der Kommentare der informellen Arbeitsgruppe zu überarbeiten. Vor dem Hintergrund, dass der geographische Anwendungsbereich für die Umsetzung der Architektur über die Europäische Union hinaus gehen könnte (Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen), sollte die Folgenabschätzung auch dahingehend ausgelegt werden.
15. Der Vertreter der ERA erinnert daran, dass im Folgenabschätzungsdokument das Kosten-/Nutzenverhältnis in Bezug auf die TP1/TP2-Architekturen präzise dargelegt werden müsse. Er regt an, jeden Nutzungsfall dieser Architektur mit den möglichen Optionen zu beschreiben und für jeden davon eine Kosten-/Nutzenanalyse beizufügen. Diese Kosten-/Nutzenanalyse sollte zunächst anhand der Umsetzung der TP1/TP2-Architektur im Vergleich zum Nichttätigwerden berechnet und dann für jede der möglichen Optionen jedes Nutzungsfalls durchgeführt werden. Die Zusatzkosten für die Umsetzung der Architektur (in Bezug auf Hosting, Material, Betriebs- und Wartungskosten) müssten ebenfalls präzise beziffert werden.
16. Es wird festgestellt, dass in Übereinstimmung mit der geplanten Architektur die Anzahl der TP1-Schnittstellen auf eine reduziert werden könnte und generell viel geringer ist als die Anzahl der TP2-Stellen. Auch auf Grund der Tatsache, dass die TP1-Schnittstelle die Verbindung zur zuständigen Behörde ist (Managementzugangsschnittstelle), sollte hier die Notwendigkeit geringer sein, einen Markt zu entwickeln. Die verschiedenen TP2-Stellen werden mit größerer Wahrscheinlichkeit von privaten Betreibern umgesetzt und unterhalten. Auf dem französischen Markt werden bereits gewisse Arbeitslösungen für die TP2-Stellen angeboten. Da die meisten großen Beförderungsunternehmen bereits ihr eigenes Datenbanksystem zur Überwachung ihrer Logistikaktivitäten oder Optimierung/Überwachung ihrer Fahrzeugflotte betreiben, würden die Kosten für die TP2-Stellen sich auf die Anpassung der bereits existenten Systeme beschränken. Im Vergleich dazu stehen die Kosten der TP1-Stelle im Zusammenhang mit der

eigentlichen Entwicklung dieser Schnittstelle selbst.

17. Es herrscht allgemein Einigkeit, dass eine umfassende Berechnung der Kosteneinsparungen durch die Umsetzung des papierlosen Beförderungsdokuments unter den gegenwärtigen Umständen schwierig bis unmöglich ist, sogar bei Verwendung vorliegender Verkehrsstatistiken. Es wird angeregt, als Grundlage der Folgenabschätzung die Liste der identifizierten und anerkannten Nutzungsfälle (papierloses Beförderungsdokument und Verbesserung der Gefahrenabwehr usw.) mit Kosten-/Nutzeinschätzungen für jeden Fall, einschließlich der verschiedenen TP1/TP2-Optionen (eine einzige vs. mehrere TP1-Stellen), zu verwenden. Einige Teilnehmer stellen fest, dass das Folgenabschätzungsdokument ein Dokument der obersten Hierarchieebene ist und sich daher auf die Hauptkonzepte konzentrieren und nicht zu viele Details enthalten sollte.
18. Die ERA regt an, in Bezug auf die verschiedenen Leistungsebenen, die den einzelnen technischen Optionen der TP1- und TP2-Architektur zugeordnet sind, präzisere Angaben zu machen. Für jede Leistungsebene sollten die typischen Daten zur Anzahl der Transaktionen pro Tag oder zur Anzahl der von der TP2-Stelle erreichten Unternehmen angegeben werden. Diese Daten sollten selbstverständlich auch bei der Einschätzung der Servergröße und der Kosten berücksichtigt werden. Einige Teilnehmer weisen darauf hin, dass eine so hohe Detailgenauigkeit aufgrund des allgemeinen Fehlens von statistischen Daten zur Gefahrgutbeförderung schwer zu erreichen sei. Frankreich erklärt, bei der Neufassung des Folgenabschätzungsdokuments sein Bestes geben zu wollen, gleichzeitig aber durch den Mangel an verfügbaren Daten eingeschränkt zu sein.

Diskussion über Kosteneinsparungen durch den Verzicht auf Papier

19. Es wird festgestellt, dass die auf Versandstücke spezialisierten Beförderungsunternehmen den größten Nutzen zu erwarten haben. Basierend auf dem Fall eines Unternehmens mit einer Flotte von rund 700 Fahrzeugen wird betont, dass für jede Fahrt durchschnittlich 15 Beförderungsdokumente (rund 20 Seiten) gedruckt werden müssen, was 6 t Papier pro Jahr und Kosten von 12 k€ entspricht. Das Kosten-/Nutzenverhältnis für auf die Gefahrgutbeförderung in Tanks spezialisierte Unternehmen wird geringer eingeschätzt, da Tanks üblicherweise für einen spezifischen Stoff ausgelegt sind (Chemikalien, Kohlenwasserstoff usw.) und folglich die Beförderungsdokumente einfacher und kürzer sind.

Diskussion über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) – Interoperabilität und mögliche Verbindungen zur TP1-Architektur

20. Die Hauptaspekte der TSI TAF werden von der ERA dargelegt (die Präsentation wird als informelles Dokument verteilt). Es wird daran erinnert, dass der Hauptzweck der TSI TAF in der Förderung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern liegt, indem Regeln für den Austausch schriftlicher Daten betreffend Gefahrgutbeförderung oder Sicherheitsanweisungen zwischen ihnen festgelegt werden, um Beförderungshindernisse zu verringern und die Sicherheit zu erhöhen. Es wird erklärt, dass die TSI-TAF-Daten den Triebfahrzeugführern üblicherweise auf digitalen Tablets vorliegen, da dies billiger ist, als sie in Papierform zu liefern, und digitale Daten zudem flexibler gehandhabt werden können, indem z. B. nur die Teile der schriftlichen Weisungen des RID herausgefiltert werden können, die die im Zug vorhandenen Gefahrgüter betreffen, um so dem Triebfahrzeugführer das Lesen zu erleichtern.
21. Es wird klargestellt, dass die TSI TAF der Erleichterung und Harmonisierung des Datenaustausches zwischen Betreibern des Eisenbahnsektors und Kunden dient und nicht die Art und Weise regelt, wie diese Daten Behörden, wie Kontrollbehörden und Einsatzkräften, verfügbar zu machen sind. Daher einigt man sich, dass der Hauptvorteil eines TP1-Ansatzes darin besteht, die vorhandenen Gefahrgutbeförderungsdaten aus der TSI-TAF-Struktur herauszufiltern, und die TSI-TAF-Schnittstelle in gewisser Hinsicht als eine für den Eisenbahnverkehr spezialisierte TP2-Stelle angesehen werden kann.

Diskussion zur Gefahrenabwehr

22. Der Vorsitzende erinnert an einige Beispiele tatsächlicher Fälle, in denen eine frühzeitige Gefahrenabwehr Vorteile gebracht hätte. So habe der Brand eines Gefahrguttransporters auf der Mathilde-Brücke in Rouen schließlich zum Einsturz der Brücke geführt, was durch ein frühzeitigeres Eingreifen dank einer besseren Lokalisierung der brennenden Beförderungseinheit durch die Feuerwehr hätte verhindert werden können. Die ERA weist darauf hin, dass solch eine verbesserte Reaktivität für den Eisenbahnverkehr (wo der präzise Ort der Beförderungseinheit immer bekannt sei) nicht sehr relevant sei, hier gehe es mehr um die Angemessenheit der Risiko- und Sicherheitsausrüstung.
23. Die ERA stellt ebenfalls fest, dass frühzeitige Zwischenfallmodellierungen immer wichtiger würden und die TSI TAF künftig die Übermittlung gewisser Sicherheitsindikatoren vorschreiben könnte (allerdings nicht zur frühzeitigen Gefahrenabwehr, sondern zur Unfallvermeidung).

Diskussion zur Datensammlung für Unfallstatistiken

24. Der Vorsitzende beschreibt die derzeitige Lage in Frankreich bezüglich der Sammlung von verkehrstatistischen Daten beim Gefahrguttransport, wo mittlerweile mehrere Personen an den Statistiken arbeiteten. Er weist darauf hin, dass in Frankreich jährlich durchschnittlich 5 bis 6 Millionen Gefahrgutbeförderungen auf der Straße stattfänden. Trotz massiver Anstrengungen beim Sammeln der Daten seien die Verkehrsinformationen nicht sehr präzise. Datensammlungen für statistische Erhebungen zum Gefahrguttransport könnten ein interessanter Fall für die Nutzung der TP1/TP2-Architektur werden und seien aus technischer Sicht einfach umzusetzen. Schließlich legt er dar, dass es einen wachsenden Bedarf an präzisen statistischen Daten zur Umsetzung eines korrekten risikobasierten Ansatzes für die Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gebe.
25. Die ERA erklärt, dass die TSI TAF die Risikodaten in 5 Jahren auf den Gefahrguttransport übertragen werde. Der Vorsitzende stellt fest, dass es sinnvoll wäre, im Folgenabschätzungsdokument zu erwähnen, dass die Sammlung von statistischen Daten durch die TSI TAF immer billiger werde und das gleiche System auch für den Straßenverkehr benötigt werde. Bei der Folgenabschätzung könnte daher dieser Fall schon mitberücksichtigt werden.

Diskussion über Sicherheitsfragen

26. Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, dass die folgenden Hauptthemen betreffend die Sicherheit der in das TP1/TP2-System übertragenen Daten angesprochen werden müssen:
- privater Datenschutz und Übereinstimmung mit der Richtlinie der Europäischen Union zu persönlichen Daten,
 - die Sicherheit des Systems selbst.
27. Unter der Richtlinie der Europäischen Union zu persönlichen Daten müssen alle in Zusammenhang mit einer Person stehenden Daten aufgelistet und ihre Verwendung erklärt werden. Zudem muss auf Antrag das Recht auf Berichtigung gewährt werden. Dabei kommt es nicht darauf an, wie alt die Daten sind oder welche Art Einrichtung (öffentlich, privat, behördlich usw.) sie gesammelt hat. Obwohl im Prinzip keine personenbezogenen Daten für das korrekte Funktionieren der Architektur benötigt werden, einigt man sich darauf zu prüfen, ob irgendwelche Daten der TP1/TP2-Architektur unter die EU-Richtlinie zu persönlichen Daten fallen.
28. In Bezug auf den zweiten Punkt wird angeführt, dass ein sicheres System die Genehmigung zur Speicherung illegaler Daten nicht erteilen würde. Dennoch müsste das System sicher sein, da es anstelle der derzeitigen Papierdokumentation als Vollzugsgrundlage verwendet werden wird.

29. Allgemeiner ausgedrückt müssen die in den verschiedenen TP2-Stellen verfügbaren Daten privat gehalten werden. Durch die Auslegung werden alle Datenanfragen von bestimmten Schnittstellen gestartet, denen die Anfrage bei den verschiedenen TP2-Stellen durch die TP1-Schnittstellen gestattet ist, welche ihrerseits aber keinen Zugang zu den TP2-Stellen haben und die dortigen Daten nicht speichern. Bei korrekter Durchführung bleiben alle TP2-Stellen unabhängig und die Beförderungsunternehmen, die gemäß RID/ADR unterschiedliche Aufgaben haben, können auf ihre eigenen Daten zugreifen, die aufgezeichnet aber privat gehalten werden.

Diskussion über zentralisierte/dezentralisierte Architekturmodelle für TP1

30. Es wird darauf hingewiesen, dass der Vergleich zwischen zentralisierten und dezentralisierten TP1-Architekturen wichtig ist. Während gesagt werden kann, dass beide Optionen zur korrekten Durchführung der Aufgabe taugen, weist ein zentralisiertes TP1-System im Vergleich zur dezentralisierten Form doch gewisse Vorteile auf. Auf einem vorgegebenen Gebiet würde eine einzige TP1-Stelle zu einem einzigen Server führen, ohne dass multiple Suchanfragen bei mehreren TP1-Stellen vorgenommen werden müssten, was weniger Datenverkehr und bessere Zugriffszeiten zur Folge hat.
31. Die Umsetzung einer zentralisierten TP1-Architektur auf einem vorgegebenen Gebiet setzt voraus, dass alle betroffenen zuständigen Behörden zustimmen, diese Aufgabe einem gemeinsamen Projektmanager zu übertragen, der sich bereit erklärt, die Erstellung und Wartung der einzigen gemeinsamen TP1-Schnittstelle zu überwachen. Bei einer dezentralisierten TP1-Architektur muss keine solche zentrale Stelle gefunden werden, dafür muss die Aufgabe der Entwicklung von TP1-Schnittstellen von lokalen Betreibern oder zuständigen Behörden übernommen werden, wobei beachtet werden sollte, dass alle lokalen TP1-Stellen in kurzer Zeit eingerichtet sein müssen, um genau wie im Fall der zentralisierten TP1-Architektur voll funktionsfähig zu sein. Für jede Beförderung aus einer Region, die nicht abgedeckt ist, wäre es nicht möglich, die geeigneten Informationen in elektronischem Format zu erhalten.
32. Betreffend die Kosten kann insbesondere für den Straßenverkehr gesagt werden, dass die Größe des Schnittstellenservers (und somit auch dessen Kosten) für eine einzige TP1-Stelle weit unter der Summe der einzelnen lokalen TP1-Stellen liegt, da im letztgenannten Fall gewisse Doppelinträge nicht vermieden werden können (um beispielsweise den Fall eines ausländischen Beförderungsunternehmens abzudecken, der auch auf seinem nationalen Staatsgebiet tätig ist und dann bei den TP1-Stellen beider Länder auftaucht). Es müsste aber geprüft werden, ob dies auch für andere Verkehrsträger noch gilt. Aus diesem Grund liegen die Kosten für die Entwicklung einer zentralen TP1-Stelle weit unter den addierten Kosten verschiedener lokaler TP1-Stellen.

Weitere technische Fragen, die in Zukunft zu behandeln sind

33. Die laufenden Experimente betreffend die Umsetzung der TP1/TP2-Architekturen haben zu folgenden technischen Fragen geführt, die in Zukunft zu klären sind und nachstehend kurz erläutert werden.
34. Um eine völlige Transparenz für die Beförderungsunternehmen sicherzustellen, kann es nötig sein, eine Nachricht zurück zur TP2-Stelle mit der Angabe der Art der Stelle (Kontrollbehörde, Einsatzkräfte usw.) zu übermitteln, die die Datenabfrage gestartet hat, und mit der Angabe, welche Daten abgefragt wurden. Dies wird generell für eine gute Idee gehalten.
35. Im Straßenverkehr kann auch bei eindeutiger Identifizierung durch die in einem europäischen Register eingetragene Fahrzeugidentifikationsnummer jede Beförderungseinheit praktisch an ihren Nummernschildern identifiziert werden. Das Problem mit ähnlichen Nummernschildern, die von unterschiedlichen Staaten ausgestellt werden, muss gelöst werden, z. B. durch die Festlegung einer eindeutigen Länderidentifikation in der Datenbank.

36. Eine weitere praktische Frage betrifft den Umgang mit Anfragen zu Nummernschildern, die nur teilweise vorhanden sind (eine Situation die während eines Gefahrguttransportunfalls entstehen kann), für die weitere Nachforschungen angestellt werden müssen.
37. Um die TP1/TP2-Architektur anwenderfreundlicher zu gestalten, wird auch die Registrierung bei mehr als einer TP2-Stelle untersucht werden. Dies kann im Falle gewisser (in der Regel kleiner) Beförderungsunternehmen vorkommen, die Beförderungen als Unterauftragnehmer für mehr als ein größeres Unternehmen durchführen, die die entsprechenden Beförderungseinheiten jeweils bei ihrer eigenen TP2-Stelle registriert haben. Der gleiche Fall ist gegeben, wenn eine Beförderungseinheit mit Gefahrgut-Versandstücken von mehr als einem Unternehmen beladen ist, die die betreffenden Beförderungsdokumente jeweils anhand ihrer eigenen Datenbank erstellen.
38. Schließlich scheint eine Sicherheitskopie des Beförderungsdokuments im *Portable Document Format* (PDF) eine gute Methode zur Vermeidung von Datenabfrageproblemen infolge weißer Flecken oder sonstiger Verbindungsschwierigkeiten zu sein. Der Umgang mit verschiedenen Nachfolgefassungen dieser Dokumente muss jedoch klar festgelegt werden.

Zusammenfassung der Arbeiten in Zusammenhang mit dem Folgenabschätzungsdokument

39. Am Ende der Diskussion wird beschlossen, dass für die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im Frühjahr 2016 ein überarbeitetes Folgenabschätzungsdokument vorgelegt wird. Da hierfür umfangreiche Arbeiten erforderlich sind, wird festgehalten, dass dieser Bericht, der als offizielles Dokument eingereicht werden sollte, um ein informelles Dokument ergänzt werden kann.
40. Es wird beschlossen, dass Frankreich einen überarbeiteten Entwurf dieses Folgenabschätzungsdokumentes verfassen wird, in dem die zuvor bestimmten wichtigsten Nutzungsfälle (papierloses Beförderungsdokument, verbesserte Gefahrenabwehr, Statistiken) erwähnt werden. Ebenfalls wird beschlossen, dass eine überschaubare Anzahl an Nutzungsfällen für den Moment zu bevorzugen ist. Dies soll jedoch die Entwicklung neuer Nutzungsfälle nicht ausschließen, weshalb generell jedes neu einzurichtende System flexibel und offen für Verbesserungen bleiben muss.
41. Für die Kosten-/Nutzenanalyse wird die Folgenabschätzung einige inhärente Kosten für Server und technische Entwicklungen umfassen, basierend auf dem Feedback des laufenden Experimentes zur TP1/TP2-Umsetzung in Frankreich.
42. Die verschiedenen technischen Optionen, insbesondere eine einzige TP1-Schnittstelle gegenüber mehreren TP1-Schnittstellen, werden mit den entsprechenden Leistungsebenen und der Angabe der dazugehörigen Kosten angesprochen werden.
43. Es wird festgestellt, dass für das Folgenabschätzungsdokument, weitere Arbeiten durchgeführt werden müssen zur Einholung von:
 - Informationen zu TSI-TAF-Bewertungen,
 - Daten und Kosten für papierlose Beförderungsdokumente, insbesondere für auf die Beförderung in Tanks spezialisierte Beförderungsunternehmen,
 - Daten zu durchschnittlichen Ausgaben und zur Konsolidierung allgemeiner Statistikerhebungen.
44. Schließlich werden alle Teilnehmer der informellen Arbeitsgruppe gebeten, sich durch Bereitstellung relevanter Beförderungs- und Kosteninformationen, die von Frankreich konsolidiert werden, an dem Folgenabschätzungsdokument zu beteiligen.