

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 19

16. August 2011

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 13. bis 23. September 2011)

Tagesordnungspunkt 7: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe "Telematik" – Festlegung einer Identifikation der zu befördernden gefährlichen Güter für telematische Anwendungen

Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und des Internationale Eisenbahntransportkomitees (CIT) zum Dokument OTIF/RID/RC/2011/35 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35 der Europäischen Kommission und zum informellen Dokument INF.8 Deutschlands

Einleitung

1. Die Europäische Kommission beantragt mit dem Dokument OTIF/RID/RC/2011/35 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35 die Festlegung einer Identifikation der zu befördernden gefährlichen Güter für telematische Anwendungen im Binnenverkehr. Die praktische Umsetzung im Eisenbahnverkehr soll in den technischen Dokumenten der ERA zu den TSI TAF erfolgen.
2. Deutschland beantragt mit seinem informellen Dokument INF.8, über den Inhalt bzw. Umfang des Datensatzes einer automatisierten Notrufmeldung im zukünftigen eCall für Lastkraftfahrzeuge eine Entscheidung zu treffen, damit die entsprechenden (Normungs-)Gremien dies bei ihrer weiteren Arbeit berücksichtigen können.

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.

Bemerkungen

A. Zu den Inhalten einer "Identifikationsmeldung"

3. Die von der Europäischen Kommission für die "Identifikationsmeldung" vorgeschlagenen Daten und deren Reihenfolge widersprechen zum Teil den heutigen Vorgaben des RID (Kapitel 5.4).

Beispiele:

- Die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr ist – soweit sie vorgeschrieben ist (!) – der UN-Nummer voranzustellen und nicht umgekehrt.
 - Der Klassifizierungscode ist nur bei der Klasse 1 anzugeben.
4. Folgt man dem Vorschlag der Kommission, würden die Angaben im Frachtbrief nicht mit den Daten der "Identifikationsmeldung" übereinstimmen. Die "Identifikationsmeldung" sollte sich nach Auffassung der UIC und des CIT ausschließlich an den heutigen Frachtbriefinhalten auf der Grundlage des Kapitels 5.4 orientieren, um Anpassungsaufwand generell zu vermeiden (vgl. auch die diesbezüglichen Ansätze Deutschlands im informellen Dokument INF.8).

B. Zur Umsetzung der Telematik in den TSI TAF

5. Die "Telematiklösungen" sollten bezüglich der Anforderungen mit den "Dokumentenlösungen" übereinstimmen. Es sollte vermieden werden, höhere Anforderungen an die Telematik zu stellen, da dadurch die Umstellung auf Telematiklösungen erschwert wird.
6. Die hohen Verfügbarkeitsanforderungen, die mit dem Einsatz elektronischer Lösungen für Gefahrgut (sicherheitsrelevanter Bereich) verbunden sind, führen ohnehin schon zu erheblichen Kosten. Um die unbestrittenen Vorteile von "Telematiklösungen" bei der sicheren Abwicklung von Gefahrguttransporten nutzen zu können, sollten keine weiteren Umstellungshürden aufgebaut werden.
7. Wenn Transportunternehmen ihre Prozesse auf elektronische Kommunikation umstellen, sollten auch alle anderen Beteiligten (Infrastrukturunternehmen, Feuerwehren, Rettungskräfte, Überwachungsbehörden usw.) verpflichtet werden, elektronische Kommunikation zu verwenden. Dazu gehören insbesondere auch das Vorhandensein und die Akzeptanz elektronischer Medien und der Verzicht auf parallele Papierdokumentation.
8. Die Umsetzung der TSI TAF ist in keinem Fall ausreichend für die Gefahrgut-Telematik:
 - Die TSI TAF ist für Eisenbahn-Service- und -Informationsprozesse ausgelegt und nicht für sicherheitsrelevante Funktionen (TSI TAF Kapitel 1.1).
 - Die TSI TAF ist in Bezug auf die Prozesse und Nachrichtenszenarien bei Gefahrguttransporten unvollständig. Es fehlt z.B. die Behandlung abgestellter Züge/Wagen, das komplette Nachrichtenszenario im Falle eines Unfalls und der Prozess der behördlichen Überwachung.
 - Die Datenkataloge der TSI TAF können verwendet werden, sind jedoch mit Blick auf Gefahrgut unvollständig. Um Überschneidungen und Doppelungen zu vermeiden, wäre die Verwaltung eines gemeinsamen Datenkataloges sinnvoll.
9. Da es auf absehbare Zeit sowohl Transportunternehmen geben wird, die bereits die elektronische Abwicklung praktizieren, als auch solche, die noch Papierdokumente für die Transportabwicklung verwenden, sollte das System der elektronischen Abwicklung den Grundsatz und die Abwicklung mit Papierdokumenten die Ausnahme darstellen.

10. Insofern sollte die Ziffer 9 des Antrages der Europäischen Kommission dahingehend geändert werden, dass für die Umsetzung der Telematik im Gefahrgutbereich die Datenkataloge des elektronischen Frachtbriefes zu verwenden sind. Diese entsprechen den Vorgaben des Kapitels 5.4 vollständig und identifizieren das Gefahrgut eindeutig und umfassend. Die Gefahrgutdaten des elektronischen Frachtbriefes erfüllen z.B. bei der Übermittlung der Daten an die Behörden (Überwachungs- oder Gefahrenabwehrbehörden) den Zweck einer "Identifikationsmeldung" vollumfänglich, ohne eine Verknüpfung auf den vollständigen Datensatz einer Datenbank herstellen zu müssen. Die Datenkataloge der TAF TSI sollen zur Harmonisierung mit den Interoperabilitätsvorgaben verwendet werden und sind entsprechend zu ergänzen.
11. In diesem Zusammenhang erinnern die UIC und das CIT auch an das Mandat der Arbeitsgruppe "Telematik", wonach unter anderem eine Untersuchung durchgeführt werden sollte, ob bestehende Systeme die notwendigen Parameter für Telematiksysteme erfüllen. Der elektronische Frachtbrief im Schienengüterverkehr ist ein real existierendes System, das sich immer weiter ausbreitet. Dieses "fahrzeugunabhängige" System mit seiner hohen Dokumentensicherheit und Verfügbarkeit erfüllt nicht nur die im Kapitel 5.4 geforderte funktionale Gleichwertigkeit, sondern übertrifft diese sogar, da die Daten z.B. ohne Einschaltung des Triebfahrzeugführers oder im Falle von Fahrzeugbränden verfügbar sind.

C. Zur Berücksichtigung verkehrsträgerspezifischer Lösungsansätze

12. Im Übrigen weisen UIC und CIT darauf hin, dass es z.B. bei der Datenübermittlung im Ereignisfall gravierende Unterschiede bei den einzelnen Verkehrsträgern gibt. Im Schienenverkehr spielt beispielsweise der Infrastrukturbetreiber eine tragende/federführende Rolle, da er die Gefahrenabwehrbehörden bei Unfällen zu informieren hat. Die hierfür notwendigen Informationen zum Gefahrgut erhält er vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (vgl. Absatz 1.4.2.2.5 in Verbindung mit Unterabschnitt 1.4.3.6 b)). Hier besteht ein unter anderem durch das RID vorgegebenes und klares Rollenspiel mit entsprechenden Pflichten der Beteiligten, das zudem deutliche Vorteile bietet.
13. Die Infrastruktur wird "regional" (länderbezogen) betrieben und steht damit den ebenfalls regional organisierten Rettungs- und Aufsichtsbehörden als fester Ansprechpartner zur Verfügung. So können verlässliche und dauerhafte Kommunikationswege eingerichtet werden.
14. Durch die auf Basis der entsprechenden Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegte vertragliche Bindung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Infrastrukturunternehmen ist sichergestellt, dass dem Infrastrukturunternehmen (und damit den Rettungs- und Aufsichtskräften) die jeweils aktuellen Informationen vorliegen.
15. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass im Schienengüterverkehr in Europa das Mobilfunksystem GSM-Rail mehr und mehr den analogen Zugfunk ersetzt. Eine der Funktionalitäten des GSM-R ist der bahnspezifische Notruf. Mit GSM-R können aber auch SMS (z.B. an den Triebfahrzeugführer) übermittelt werden.
16. Diesem verkehrsträgerspezifischen Aspekt trägt Deutschland in seinem informellen Dokument INF.8 insofern Rechnung, als nach seiner Meinung bei den einzelnen Verkehrsträgern möglicherweise auch unterschiedliche Lösungsansätze denkbar seien.
17. Aus Sicht der UIC und des CIT wäre es für den Bereich des Schienengüterverkehrs (einschließlich des kombinierten Verkehrs) wegen der bestehenden Unterschiede (z.B. zum Straßenverkehr) sinnvoll,
 - das Kapitel 5.4 RID im Abschnitt 5.4.0 zu ergänzen, dass die dort für das jeweilige Gefahrgut vorgeschriebenen Angaben als Datenkatalog bei telematischen Anwendungen grundsätzlich verwendet werden sollten, und

- den Unterabschnitt 1.4.3.6 b) RID gegebenenfalls entsprechend zu ergänzen,
so dass im Ergebnis weder eine Verknüpfung mit einer Datenbank noch eine spezielle Regelung in den TSI TAF (allenfalls ein Hinweis auf das RID) erforderlich wäre.
