



INF. 9

10. Februar 2015

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Bern, 23. bis 27. März 2015)

Tagesordnungspunkt 6 Berichte informeller Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe "Telematik"

Information Deutschlands

1. Deutschland möchte die Gemeinsame Tagung über den Diskussionsstand zur Einführung von Telematik-Anwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter in Deutschland informieren.
2. Ende 2014 fand eine erste innerstaatliche Arbeitsgruppe statt, um die derzeitigen Ergebnisse und Festlegungen der internationalen Diskussion zu Telematik-Anwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere das Gespräch am 26.09.2014 in Brüssel zur Mitwirkung der Europäischen Kommission bei der Organisation einer Managementzentrale und Erarbeitung der erforderlichen Normen, zu bewerten und das weitere Vorgehen in Deutschland zu beraten. Aufgrund des sich diesbezüglich abzeichnenden mehrjährigen Diskussionsprozesses im Rahmen der EU wird eine nationale Initiative zur vorrangigen Klärung der Rahmenbedingungen für die kurzfristige innerstaatliche Nutzung des sogenannten elektronischen Beförderungspapieres von den Teilnehmern grundsätzlich unterstützt.
3. Ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erstelltes Diskussionspapier zu den Bedingungen, die bei einer solchen Vorab-Einführung eines elektronischen Beförderungspapiers in Deutschland vorliegen sollten, wird von den Anwesenden eingehend diskutiert. Das Rahmenpapier geht davon aus, dass die von der Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung diskutierte und für gut befundene Gefahrgut-Telematik-Architektur auch bei einer Einführung eines elektronischen Beförderungspapiers in Deutschland in der Zeit vor der Vereinbarung einer verbindlichen Vorgabe im Recht für den grenzüberschreiten-

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.

den Verkehr mit gefährlichen Gütern (RID/ADR/ADN) umgesetzt werden sollte. Dabei soll sowohl eine Datenverfügbarkeit im Fahrzeug als auch in einem Backoffice, das gegebenenfalls auch durch einen Serviceprovider für verschiedene Beförderungsunternehmen organisiert werden könnte, gewährleistet werden. Darüber hinaus enthält das Papier Hinweise und Vorschläge, um die vom geltenden RID/ADR/ADN geforderte Gleichwertigkeit der Verfügbarkeit der Informationen während der Beförderung und deren Beweiskraft sicherzustellen. Im Ergebnis erachten die Teilnehmer die Hinweise für zutreffend und zunächst auch vollständig. Die weitergehende vertiefte Bearbeitung soll in zwei Arbeitsgruppen fortgesetzt werden. Im Einzelnen sollen folgende Hinweise und Themen erörtert und konkretisiert werden:

A. Bisherige Themen der Arbeitsgruppe mit Schwerpunkt auf der Situation an Bord des Beförderungsmittels

4. Ein schriftliches Papierdokument ist in der Regel unbeschränkt hinsichtlich seines Informationsgehaltes verfügbar, deshalb muss eine elektronische Datei sicher gespeichert und im Bedarfsfall im Fahrzeug dargestellt werden können, beides setzt bestimmte Vorkehrungen voraus:
 - der verwendete Datenspeicher im Fahrzeug muss für eine dauerhafte Speicherung geeignet sein;
 - der Datenspeicher muss für eine mobile Verwendung bestimmt sein und betriebsübliche Belastungen aushalten;
 - es darf kein Datenverlust bei einer Unterbrechung der Energiezufuhr eintreten und
 - der Energiespeicher muss Energie während der Dauer der Beförderung bereitstellen.
5. Ein schriftliches Papierdokument ist ohne weitere Hilfsmittel lesbar:
 - die elektronische Datei muss daher auf einem Bildschirm dargestellt werden, der sowohl in Hinblick auf die Zeichengröße als auch die Lesbarkeit bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen dem Papier entspricht;
 - die Bedienung des Lesegerätes muss einfach und intuitiv sein und
 - es muss dem kontrollierenden Beamten oder der Einsatzkraft der unbeschränkte Zugang zum Bildschirm möglich sein.
6. Für den Fall des Systemausfalls der Onboard-Leseinheit muss eine synchronisierte Datenspeicherung in einer zweiten stationären Datenhaltung, die ständig über eine (Internet-) Abfrage erreichbar sein muss, erfolgen. In der Fahrerkabine muss daher an gut sichtbarer Stelle sowohl eine leicht verständliche Kurzanleitung zur Verwendung der Onboard-Leseinheit als auch eine Angabe zu den Zugangsdaten der stationären Datenhaltung verfügbar sein (letzteres wird schwerpunktmäßig in der Arbeitsgruppe des BMVI diskutiert) und
7. Das Fahrzeug muss am Eingang zur Fahrerkabine mit einem Hinweis auf die Verwendung eines elektronischen Beförderungspapiers versehen sein.

B. Bisherige Themen der Arbeitsgruppe mit Schwerpunkt auf der Organisation des Gesamtsystems

8. Ein schriftliches Papierdokument kann heute durch Kopieren oder Abfotografieren in einfacher und unveränderbarer Weise dokumentiert werden:
 - Da die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere nicht zu Investitionen in neue Hardware bei den Kontrollkräften oder Feuerwehren führen darf, muss der unmittelbare Export von Daten aus dem Onboard-Lesegerät zu einer behördlichen Internetadresse möglich sein und aus der stationären Datenhaltung müssen die Daten behördlicherseits erlangt und abgespeichert werden können.
 - Die möglichen Datenübertragungswege und -formate müssen definiert werden, dabei sind auch Fragen der Echtheit der Daten, der Datensicherheit und des Datenschutzes zu klären.
9. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, Anforderungen zu diskutieren und zu erstellen, die bis zum Vorliegen einschlägiger Normen und/oder Rechtsänderungen in RID/ADR/ADN ein einheitliches Vorgehen in Deutschland sicherstellen und gleichzeitig eine europäische/internationale Lösung nicht behindern. Von grundlegender Bedeutung ist dabei, eine Bindung an einzelne Produkte oder unternehmensspezifische Lösungen zu vermeiden. In einer weiteren Arbeitsgruppensitzung im Januar dieses Jahres wurden die Themen unter A. vertieft. Die nächste Arbeitsgruppensitzung wird im BMVI am 14./15. April 2015 zu den Themen unter B stattfinden.
10. Weiterer Zeitplan:
 - 6. Mai 2015: Vorstellung der Überlegungen und bisherigen Arbeitsgruppenergebnisse während eines öffentlichen BMVI-Workshops im Rahmen der Messe "transport logistic 2015" in München;
 - 7./8. Mai 2015: Arbeitsgruppensitzung in Tegernsee mit BMVI, Experten, Wirtschafts- und Behördenvertretern zur Evaluierung des Workshops und Vorbereitung einer nationalen Erläuterung (Richtlinie) zur Nutzung eines elektronischen Beförderungspapiers.
11. Sowohl beim öffentlichen Workshop im Rahmen der Messe als auch bei der nachfolgenden Arbeitsgruppe sind Teilnehmer aus den Reihen der Delegierten der Gemeinsamen Tagung willkommen. Obwohl die Veranstaltung hauptsächlich die innerstaatliche Verwendung des elektronischen Beförderungspapiers betrifft, könnten auch aus anderen Staaten Vertreter teilnehmen, denn es ist wahrscheinlich, dass eventuelle Festlegungen in Deutschland auch in anderen Staaten den Wunsch auf ähnliche Möglichkeiten erzeugen. Aus diesem Grund möchte das BMVI einer beschränkten Zahl von Delegierten der Gemeinsamen Tagung die Mitwirkung ausdrücklich anbieten. Wenn diesbezügliches Interesse besteht, bittet BMVI kurzfristig um Mitteilung des Teilnahmewunsches. Die Raumkapazität im Seminarhaus in Tegernsee ist auf maximal 35 Personen beschränkt und bisher ist als Arbeitssprache ausschließlich Deutsch vorgesehen (könnte bei entsprechendem Bedarf geändert werden).