

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 8

18. Juli 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 der Inhalte eines Mindestdatensatzes

**Bemerkungen und Anträge Deutschlands zum Umfang des automatisch zu übermittelnden
Datensatzes und zum Antrag OTIF/RID/RC/2011/35 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35) der
Europäischen Kommission**

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Der Umfang des zu übermittelnden Datensatzes einer automatischen Notrufmeldung im zukünftigen eCall für Lastkraftfahrzeuge ist technisch begrenzt. Über den Inhalt bzw. Umfang des Datensatzes muss daher eine Entscheidung getroffen werden, damit die entsprechenden (Normungs-)Gremien der jeweiligen Verkehrsträger dies bei ihrer weiteren Arbeit berücksichtigen können.

Zu treffende Entscheidung:

Entscheidung.

Damit zusammenhängende Dokumente:

Informelles Dokument INF.10 der Gemeinsamen Tagung im März 2011 (Bericht der 7. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik") Absätze 15 bis 17 und 22 bis 24;
Informelles Dokument INF.7 (Bericht der 8. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik") Absätze

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.

Einleitung

1. In der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" (Tegernsee, 12. und 13. Mai 2011) wurde unter anderem das Projekt HeERO (Harmonised eCall European Pilot) vorgestellt, siehe auch Absätze 19 bis 24 des informellen Dokuments INF.7. In diesem Projekt geht es um die harmonisierte Einführung von eCall in Europa. Bei eCall, das voraussichtlich 2014 zur Verfügung stehen soll, handelt es sich um eine automatische Notrufmeldung über das GSM-Netz, die beispielsweise durch das Auslösen von Airbags in Personenkraftwagen initiiert wird.
2. Im Rahmen des Projekts HeERO wurde von Vertretern verschiedener Staaten angeregt, diese automatisierte Notrufmeldung auch auf Lastkraftfahrzeuge auszudehnen, die gefährliche Güter befördern (eCall HGV/GV).
3. Die CEN/TC 278/WG 15 hat bereits einen ersten Entwurf eines sogenannten "Technical Reports" vorgelegt, in dem die technische Umsetzung beschrieben wird. Danach ist vorgesehen, dass bei der automatisierten Notrufmeldung der zu übertragende Datensatz durch gefahrgut-spezifische Minimaldaten angereichert wird. Der ursprüngliche Ansatz, der der Arbeitsgruppe "Telematik" in der 7. Sitzung (Bordeaux, 17. bis 19. Januar 2011) vorgestellt wurde, sah dabei nur die Übertragung der UN-Nummer und der Verpackungsgruppe für einen Teil der beförderten Güter vor.
4. Die Arbeitsgruppe "Telematik" war der Ansicht, dass diese unvollständigen Minimaldaten für den Gefahrgutbereich nicht ausreichen und dass es besser sei, in diesem Falle lediglich auf das Vorhandensein von Gefahrgut hinzuweisen und bezüglich näherer Angaben auf eine Datenbank zu verweisen, auf der die jeweiligen Daten hinterlegt sind (siehe auch Absatz 16 des informellen Dokument INF.10 der Gemeinsamen Tagung im März 2011).
5. Am 22. Juni 2011 wurde in einer Sitzung der CEN/TC 278/WG 15 in Brüssel der überarbeitete Entwurf des "Technical Reports" und insbesondere der Umfang des Datensatzes diskutiert. Herr Rein als einer der beiden Vorsitzenden der Arbeitsgruppe "Telematik" hat in dieser CEN-Arbeitsgruppensitzung die Besonderheiten bei der Beförderung gefährlicher Güter anhand der von der Arbeitsgruppe "Telematik" erarbeiteten und von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung verabschiedeten Tabelle "Who Does What" dargestellt. Für die endgültige Klärung bezüglich des Umfangs des zu übermittelnden Datensatzes wurde eine gemeinsame Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" und der CEN/TC 278/WG 15 vereinbart (Genf, 12. September 2011).
6. In diesem Zusammenhang soll noch darauf hingewiesen werden, dass der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung bereits ein Dokument der Europäischen Kommission vorliegt (Dokument OTIF/RID/RC/2011/35 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35), wo es um den Umfang einer "Identifikationsmeldung" geht, die in die TSI TAF für den Schienenverkehr einfließen soll. Dieses ist eine ähnliche Frage, wie sie für eCall HGV/GV zu diskutieren ist. Möglicherweise sind bei den einzelnen Verkehrsträgern aber auch unterschiedliche Lösungsansätze denkbar.

Antrag 1

7. Für den Mindestdatensatz stehen im Rahmen von eCall HGV/GV nach bisheriger Kenntnis insgesamt 100 Byte zur Verfügung. Der Umfang der automatisiert zu übermittelnden Daten ist somit stark eingeschränkt. Dies führt zu Problemen, insbesondere im Sammelgutverkehr, da es nicht möglich ist, die Daten zu jedem einzelnen gefährlichen Versandstück zu übertragen.

8. Der Lösungsvorschlag der CEN-AG, aus allen zu transportierenden Gütern nur die vier "gefährlichsten Güter" auszuwählen, wird nicht für sinnvoll erachtet. Dieser Vorschlag würde nicht berücksichtigen, dass die verschiedenen Güter bei einer Freisetzung sehr unterschiedlich miteinander reagieren können. Außerdem ist es für den Fahrer oder Beförderer unmöglich, darüber zu entscheiden, welche vier Güter die gefährlichsten sind.
9. Wie bereits in der Arbeitsgruppe "Telematik" diskutiert, schlägt Deutschland daher vor, in dem automatisierten Notruf
 - einen allgemeinen Hinweis auf das Vorhandensein von Gefahrgut aufzunehmen und zusätzlich
 - eine entsprechende Verknüpfung auf eine Datenbank vorzunehmen, um auf den vollständigen Datensatz gemäß Kapitel 5.4 ADR zu allen transportierten gefährlichen Gütern zugreifen zu können.

Antrag 2

10. Die für den automatisierten Notruf benötigten Daten müssen mit den entsprechenden Angaben nach Gefahrgutrecht (Kapitel 5.4 ADR) identisch sein, damit sie aus den entsprechenden (elektronischen) Dokumenten generiert werden können. Die Angabe weiterer Informationen (z.B. Anzahl der Gefahrgüter an Bord, Notrufnummer) ist nicht möglich, da diese nicht vorgeschrieben sind und dieses einen zusätzlichen (manuellen) Eingabeaufwand erfordern würde.

Antrag 3

11. Im Falle von Tanktransporten ist denkbar, dass – zusätzlich zu der im Antrag 1 angesprochenen Verknüpfung auf den vollständigen Datensatz – bereits mit dem automatisierten Notruf bestimmte Erstinformationen in Form eines Minimaldatensatzes an die Rettungskräfte geschickt werden. In diesem Falle sollten folgende Inhalte in dem Datensatz vorgesehen werden:
 - Tanktransport "Ja" oder "Nein"
 - bis zu 10 Datensätze mit folgendem Inhalt:
 - UN-Nummer mit den vorangestellten Buchstaben "UN" gemäß Absatz 5.4.1.1.1 a) ADR (Spalte 1 der Tabelle A des ADR);
 - Klassifizierungscode für Stoffe und Gegenstände der Klasse 1, Nummer der Klasse "7" für radioaktive Stoffe der Klasse 7 sowie Nummern der Gefahrzettelmuster für Stoffe und Gegenstände der übrigen Klassen (+ Nebengefahr) gemäß Absatz 5.4.1.1.1 c) ADR (Klasse gemäß Spalte 3a, Klassifizierungscode gemäß Spalte 3b oder Gefahrzettel gemäß Spalte 5 der Tabelle A des ADR) und
 - Verpackungsgruppe gemäß Absatz 5.4.1.1.1 d) ADR (Spalte 4 der Tabelle A des ADR).
12. Durch die vorgenannte Möglichkeit, bis zu 10 Datensätze übermitteln zu können, sollen auch die Fälle berücksichtigt werden, in denen mehrere Gefahrgüter in Tanks auf einem Fahrzeug befördert werden: z.B. in Mehrkammer-Tankfahrzeugen oder in mehreren kleinen Tankcontainern.
13. Die vorgenannten Erstinformationen aus dem Minimaldatensatz sind bei der Tankbeförderung für die Rettungskräfte im Falle eines Unfalls für die Festlegung der ersten Maßnahmen ausreichend.