



---

# Nutzung des elektronischen Beförderungsdokuments im Schienenverkehr

Alexander Haberkorn  
Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 33 - Gefahrgutüberwachung  
Bonn

---



# Gefahrgutkontrollen EBA



STANDORTE



16 Standorte

60 Gefahrgutkontrolleure

16.000

Gefahrgutkontrollen / a

# Abkürzungen

---

EIU      Eisenbahninfrastrukturunternehmen  
Betreiber der Eisenbahninfrastruktur

EVU      Eisenbahnverkehrsunternehmen  
Beförderer

Tf      Triebfahrzeugführer



# Bisherige Regelung im RID

---

Systembedingt sind in bestimmten Beförderungssituationen die Beförderungspapiere nicht am Wagen / Zug verfügbar. Das gilt sowohl für elektronische als auch für papierne Dokumente.

Diese Eigenheit des Eisenbahnsystems ist bereits im RID berücksichtigt:

EVI → Bereitstellung von Daten für EIU  
gemäß 1.4.2.2.5 RID

EIU → Datenlieferung an berechtigte Stellen  
gemäß 1.4.3.6.b) RID



# Fundstellen im RID

**1.4.2.2.5** Der Beförderer muss sicherstellen, dass der Betreiber der von ihm genutzten Eisenbahninfrastruktur zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung schnell und uneingeschränkt über die Daten verfügen kann, die es ihm ermöglichen, die Anforderungen des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) zu erfüllen.

**Bem.** Die Art und Weise der Übermittlung der Daten wird in den Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt.

---

## **1.4.3.6 Betreiber der Eisenbahninfrastruktur**

Im Rahmen des Abschnittes 1.4.1 hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur insbesondere folgende Pflichten. Der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur  
[...]

b) hat sicherzustellen, dass er zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu mindestens folgenden Informationen hat:

- Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagenummer enthalten ist,
- UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter, sofern diese im Beförderungspapier angegeben werden müssen, oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gemäß Kapitel 3.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
- Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).

Diese Angaben dürfen nur denjenigen Stellen zur Verfügung gestellt werden, die diese für Sicherheits-, Sicherungs- oder Notfalleinsatzzwecke benötigen.

**Bem.** Die Art und Weise der Übermittlung der Daten wird in den Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt.



# Basis el. Beförderungsdokument

Veröffentlichung des Arbeitsverfahrens zum elektronischen Beförderungspapier im Verkehrsblatt, Heft 14 (2015) als Grundlage für das seit 1.1.2016 angewandte Verfahren

|   |            |
|---|------------|
| <b>Grundsatzangelegenheiten Ausgabe Nr. 14/2015</b>   |            |
| <b>verkündet am:</b>  | 01.07.2015 |
| <b>veröffentlicht am:</b>   | 31.07.2015 |
| <b>in Kraft ab:</b>   | 01.01.2016 |
| <b>aufgehoben am:</b>   |            |
| <b>Jahr:</b>  | 2015       |
| <b>VO-Nummer:</b>   | 108        |
| <b>Seite:</b>   | 450        |
| <b>Beschreibung:</b>  |            |
| Beförderung gefährlicher Güter,<br>Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation nach Abschnitt 5.4.1 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)/der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)/des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)<br>(Elektronisches Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter) |            |



# Anforderungen

Aus Sicht des EBA bestehen folgende Anforderungen an elektronische Beförderungspapiere:

- Verfügbarkeit vor Ort
- Sofortige Einsehbarkeit
- Lesbarkeit (Größe, Darstellung)
- Vollständigkeit
- Dauerhaftigkeit (vor Ort / 5.4.4 RID)
- Beweiskraft

Der Papier-  
dokumentation  
gleichwertig  
(1.4.2.2.1 RID)

Siehe Vortrag von Hr. Fischer, transport logistic 2015



# Besonderheiten Eisenbahn

---

Fallunterscheidung bei der Kontrolle eines elektronischen Beförderungsdokuments:

- I. Datenendgerät verfügbar → „normales“ Verfahren, wie im Straßenverkehr
  - II. Endgerät nicht verfügbar, z.B.:
    - Bei transportbedingtem Aufenthalt (Abstellung von Wagenzug ohne Streckenlok)
    - Bei Rangierarbeiten (einzelne Wagen ohne Streckenlok)
    - Lokomotive / Endgerät unzugänglich
-





# Besonderheiten Eisenbahn

An Eisenbahnfahrzeugen wird bei der Teilnahme am Verfahren „elektronisches Beförderungsdokument“ keine Telefonnummer angebracht (Phase 1 der nationalen Einführung)



Stattdessen gibt der Beförderer dem BMVI und dem Infrastrukturbetreiber eine Rufnummer bekannt



# Verfahren Eisenbahn

**Gefahrgut tragendes Fahrzeug / Wagengruppe ohne Datenendgerät;  
keine Dokumente im Zettelkasten**

**Berechtigte Stelle (EBA oder Notfalleitstelle) fragt beim  
Infrastrukturbetreiber (z.B. DB Netz) die Daten zu Fahrzeug /  
Wagengruppe / Wagen ab**

**Infrastrukturbetreiber liefert Daten nach 1.4.3.6 b) RID als Basisdaten**

- Wagennummern
- UN-Nummern
- Wagenreihung, sowie
- Name des EVU → Abgleich mit Liste der teilnehmenden Beförderer

**Berechtigte Stelle fordert beim Beförderer die elektronischen  
Beförderungspapiere an → Legitimation erforderlich**

**Beförderer versendet die elektronischen Beförderungspapiere an die  
berechtigte Stelle**



# Nutzung des Verfahrens

---

Seit 01.01.2016 haben vier Beförderer die Nutzung des elektronischen Beförderungspapiers mit dem BMVI vereinbart.

Datenbank BMVI / EBA, Stand 03.05.2017



# Erfahrungen des EBA

---

Bei Kontrollen des EBA wurden folgende Erfahrungen gemacht:

- Papierdokumente werden zusätzlich mitgeführt
- Bisher eine Beanstandung zum elektronischen Beförderungspapier



# Der Fall

---

Bei einer Unterwegskontrolle wurden mehrere Mängel an einem Zug festgestellt.

Die Beförderungspapiere konnten vom Triebfahrzeugführer (Tf) nicht vorgelegt werden. Die Datenübermittlung auf das Tablet des Tf gelang nicht.

Dauer bis die Dokumente durch den Tf beigebracht wurden: eine Stunde.



# Beanstandungen Papiere

Beanstandungen mit Bezug auf Beförderungspapiere bei 17745 Kontrollen:

|   |             |
|---|-------------|
| Kein Beförderungspapier vorhanden         | 37          |
| Angaben in Dokumenten falsch / fehlen     | 225         |
| Elektronisches Beförderungspapier         | 1           |
| Datenlieferung nach 1.4.3.6 RID           | 3           |
| <b>Gefahrgut Beanstandungen insgesamt</b> | <b>1463</b> |

Vorläufige Zahlen aus EBIS-GGÜ, 01.01.2016 – 03.05.2017 [EBA]

## **BMVI:**

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat G 33  
-Beförderung gefährlicher Güter-  
Robert-Schumann-Platz 1  
D-53175 Bonn

[Ref-G33@bmvi.bund.de](mailto:Ref-G33@bmvi.bund.de)  
[www.bmvi.de/Gefahrgut](http://www.bmvi.de/Gefahrgut)

## **EBA:**

Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 33  
-Gefahrgutüberwachung-  
Heinemannstraße 6  
D-53175 Bonn

[Ref33@eba.bund.de](mailto:Ref33@eba.bund.de)  
[www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de)