

**Einführung des elektronischen Gefahrgut-  
Beförderungsdokuments  
Aktuelle Entwicklungen in Deutschland und Informationen zum  
FE-Vorhaben Aktualisierung und Konkretisierung der  
Telematiksystemarchitektur**

**Christian Lüpkes  
AlbrechtConsult GmbH**

**transport logistic – 05. Mai 2021**



# Überblick



## Historie

- 2007** Die informelle **Telematik Arbeitsgruppe** wurde durch die **Gemeinsame Tagung (UNECE WP.15/AC1)** mit dem Ziel mandatiert, den Einsatz von Telematik für die Beförderung gefährlicher Güter auszuarbeiten
- 2010** Präsentation der “Who Does What”-Tabelle vor der Gemeinsamen Tagung
- 2012** Gefahrgut-Datenmodell
- 2013** Architektur für den Austausch des elektronischen Beförderungspapiers
- ...
- 2019** Die Arbeitsgruppe Telematik hat einen Leitfaden für die Anwendung von RID/ADR/ADN 5.4.0.2 (elektronisches Gefahrgutbeförderungsdokument) erstellt
- Die Gemeinsame Tagung nimmt den Leitfaden an, der nun angewendet werden kann
- Veröffentlichung des Leitfadens auf den Websites der UNECE und der OTIF [http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103)  
[http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_guidelines.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_guidelines.html)
- FE Projekt „Konkretisierung und Aktualisierung der Telematik-Systemarchitektur für den grenzüberschreitenden Einsatz des elektronischen Beförderungspapiers bei der Beförderung gefährlicher Güter“

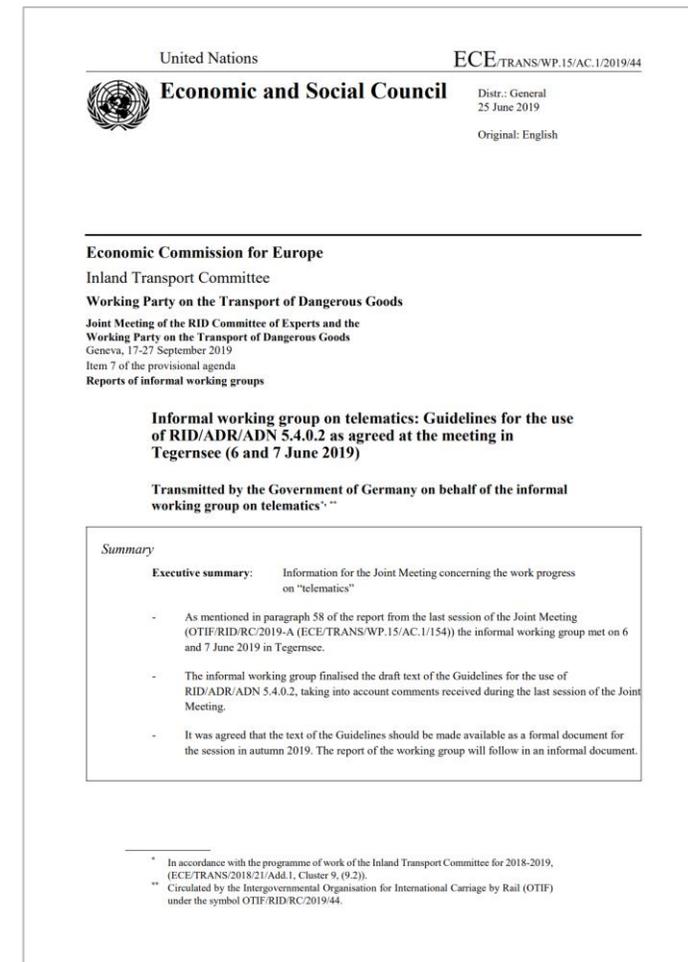
# Rechtlicher Status Leitfaden

## ► 5.4.0.2 RID/ADR/ADN ...

- erlaubt elektronischen Datenaustausch, sofern das Verfahren den juristischen Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens dem Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entspricht („Gleichwertigkeit“)

## ► Der Leitfaden ...

- definiert notwendige Elemente einer Datenkommunikation, um Gleichwertigkeit zu erreichen – Kommunikationsarchitektur, Webdienste, Schnittstellen (insgesamt als eDGTI bezeichnet)
- richtet sich an RID/ADR/ADN Staaten – die Staaten entscheiden über die Anwendbarkeit



# Rechtlicher Status Bekanntmachung im Verkehrsblatt

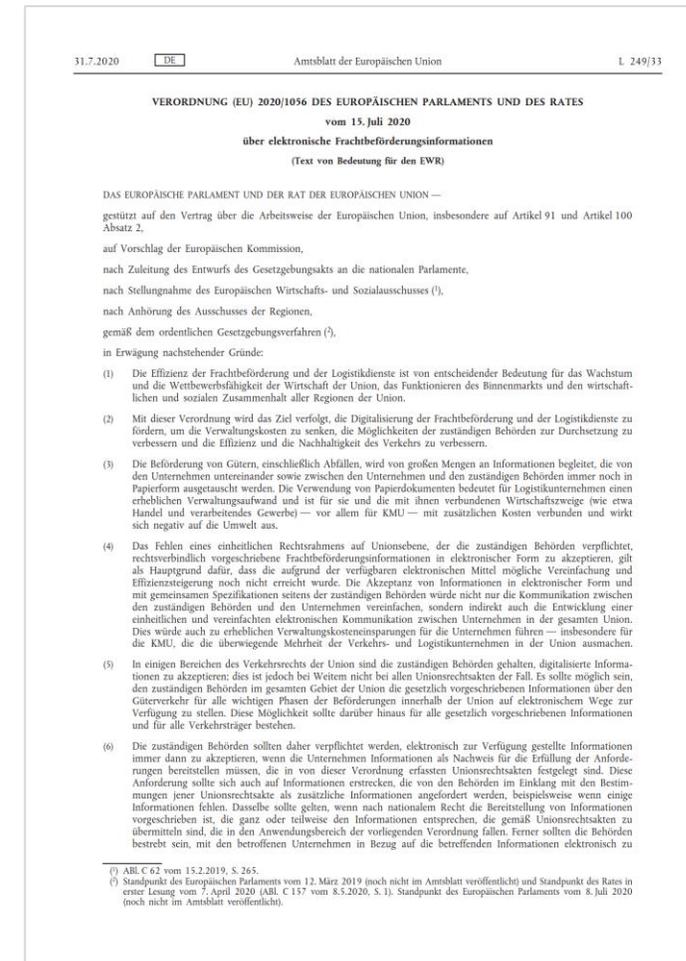
## ► Bekanntmachung im Verkehrsblatt bewirkt Anwendbarkeit in Deutschland

- Unternehmen können ein elektronisches Beförderungsdokument verwenden, wenn sie dieses nach den Vorgaben des Leitfadens bereitstellen
- Behörden und Einsatzkräfte müssen ein elektronisches Gefahrgutdokument, das gemäß dem Leitfaden bereit gestellt wird, akzeptieren
- Bis auf weiteres Status „Übergangsphase“ gemäß Anlage A Nummer 4 des Leitfadens: Informationen an Bord auf Datenendgerät erforderlich – diese müssen akzeptiert werden
- „Übergangsphase“ = Zeit bis alle Behörden und Einsatzkräfte an das TP1/TP2 System angeschlossen sind – dann ist auch neuer Leitfaden erforderlich



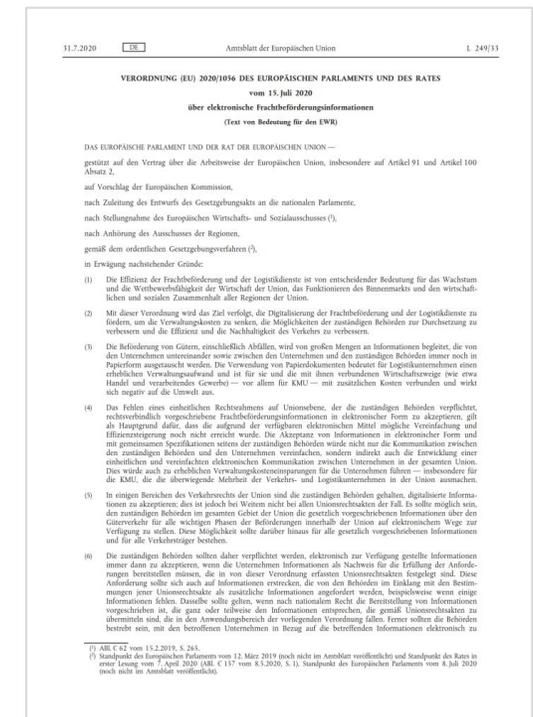
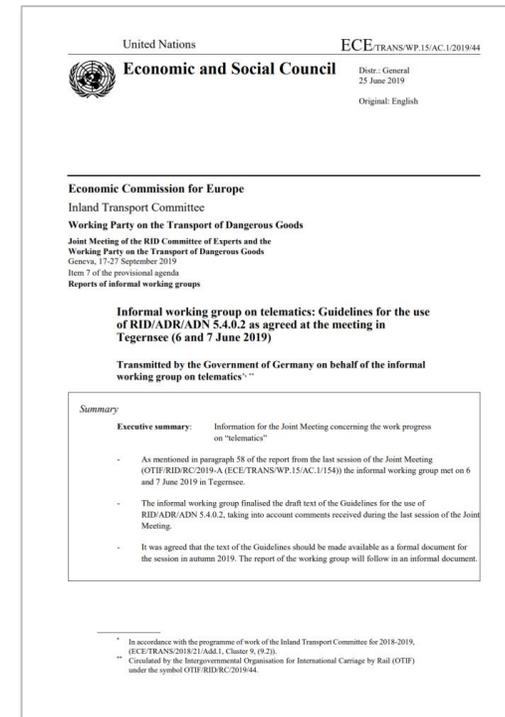
# Rechtlicher Status eFTI-Verordnung (1)

- ▶ **Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen gilt auch für das Gefahrgutbeförderungsdokument nach Kapitel 5.4 RID/ADR/ADN**
- ▶ **Anwendbarkeit erfordert weitere Rechtsakte:**
  - Delegierte Rechtsakte zur Festlegung des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze (bis Februar 2023)
  - Durchführungsrechtsakte mit gemeinsamen Verfahren und detaillierten Regeln, einschließlich gemeinsamer technischer Spezifikationen, für den Zugang der zuständigen Behörden zu eFTI-Plattformen (bis Februar 2023)
  - Durchführungsrechtsakte zu funktionalen Anforderungen an eFTI-Plattformen und Anforderungen an eFTI-Dienstleister (bis August 2023)
  - Delegierte Rechtsakte zur Zertifizierung von eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleistern



# Rechtlicher Status eFTI-Verordnung (2)

- ▶ **Geltung ab dem 21. August 2024**
- ▶ **Grundsätzlich: Das elektronische Gefahrgutbeförderungsdokument gemäß Leitfaden entspricht den Anforderungen der eFTI-Verordnung**
- ▶ **Weitere Aspekte der Ausgestaltung werden auch durch die Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte auf Grundlage der eFTI-Verordnung mit bestimmt werden**
  - der Leitfaden regelt noch nicht alle Details, siehe z.B. Anlage A Nr. 1 (c) (IV) des Leitfadens: „Detaillierte Anforderungen in Bezug auf vereinbarte Zertifikate und Sicherheitsrichtlinien, welche die TP 1 erfüllen müssen, werden noch festgelegt“
  - Ggf. sind Modifikationen im Hinblick auf die eFTI-Verordnung erforderlich



## Rechtlicher Status

### eFTI-Verordnung (3) - Gefahrgut-Beitrag zur DTLF SG1

#### ▶ Team 1 Datenmodellierung

- Beitrag zur Vergleichstabelle EUTDM und EUCDM v1.0 (Bereich Gefahrgut)
- Hilfestellung beim Mappingversuch mit UN/CEFACT Datenmodell
- Abgleich mit dem Gefahrgutdatenmodell (sofern möglich)

#### ▶ Team 2 Funktionale Aspekte (Prozesssicht)

- Teilnahme an den bisherigen Workshops
- Einbringung der funktionalen Aspekte der Gefahrgutarchitektur

#### ▶ Team 3 Technische Aspekte (Technologiesicht)

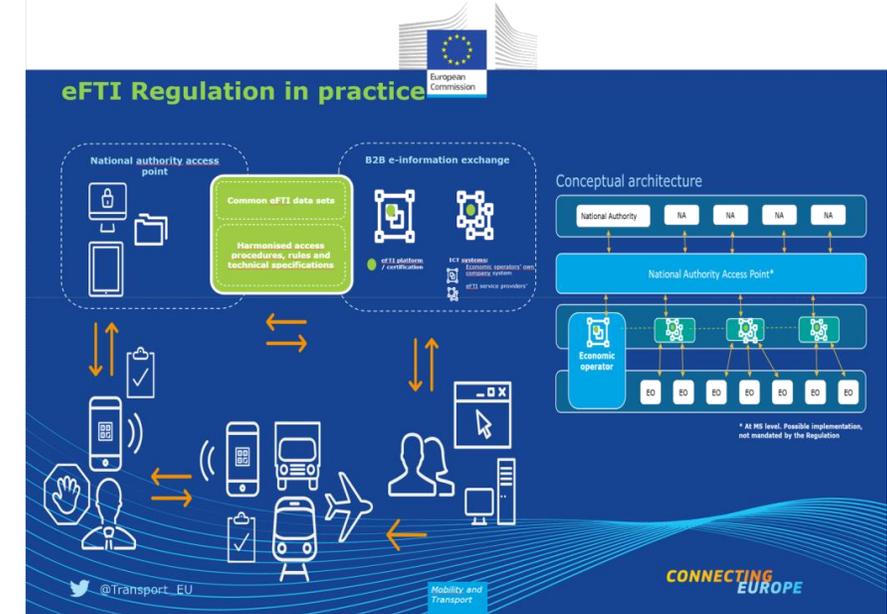
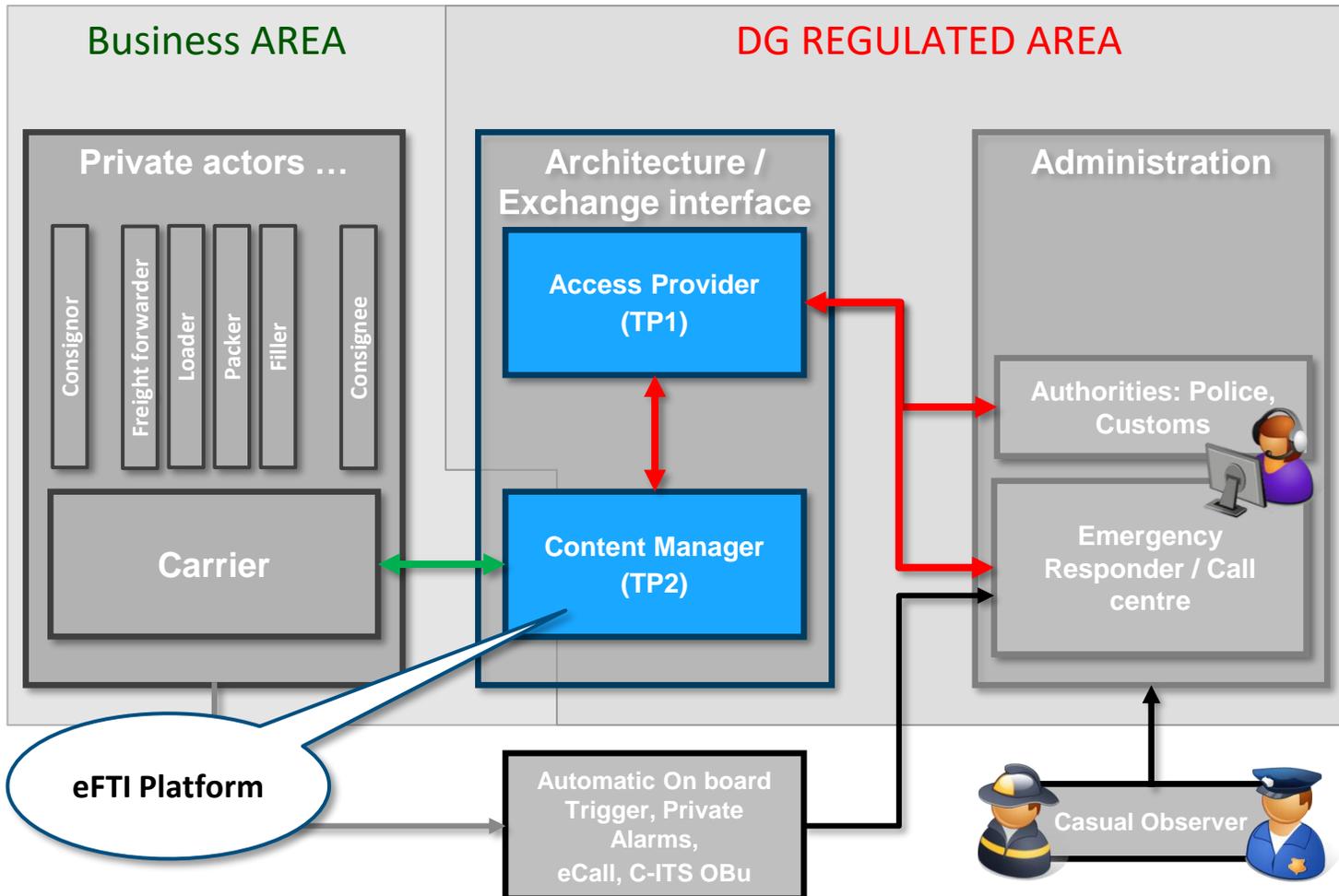
- Teilnahme an den laufenden (aktuell 3) Arbeitsgruppen (Rechtliche Anforderungen, Architekturprinzipien, Implementierungsbausteine)
- Einbringung der technischen Designentscheidungen zur Gefahrgutarchitektur

#### ▶ Team 4 Zertifizierung und Implementierung

- Teilnahmeumfrage in Vorbereitung
- Einbringung der Erfahrungen bei der Umsetzung des Gefahrgutarchitektur



# Rechtlicher / technischer Status Zukunft eDGTI Architektur





## Technischer Status

### Aktualisierung des eDGTI Datenmodells (2)

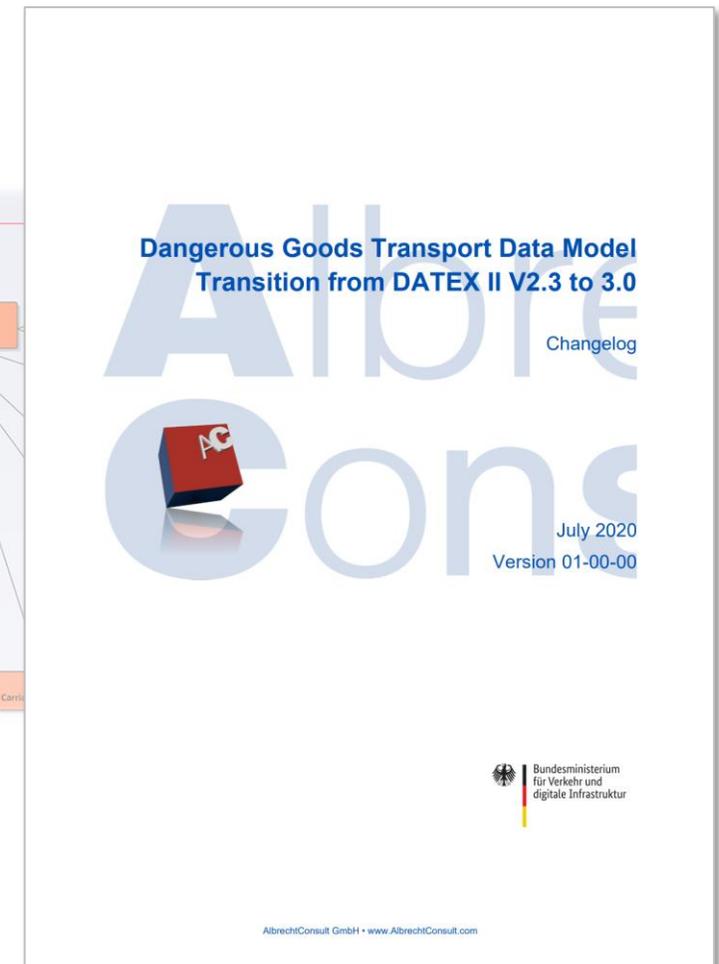
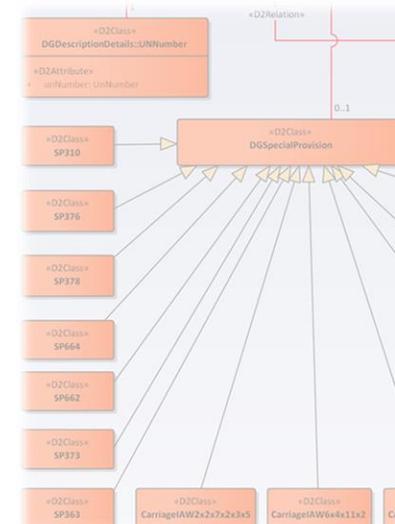
#### ► Überführung des Daten Modells von DATEX II V2.3 nach V3.0

- eigener Gefahrgut Namespace
- geänderte Stereotypen
- klarere Strukturierung des UML-Diagramms

#### ► Anpassung an ADR/RID/AND 2021

- Seit 2011 über 50 relevante Änderungen in Bezug auf das Beförderungspapier und Begleitdokumente identifiziert
- Über 30 Modifizierungen am Datenmodell
- Neue nachhaltige Modellierungsstrategie in Hinblick auf Rückwärtskompatibilität

#### ► Änderungen in einem Changelog dokumentiert



## Organisatorischer Status

### DGTINA – Dangerous Goods Transport Information Network Association

- ▶ **TP1 Pilot-Betreiber gründen DGTINA**  
([www.DGTINA.org](http://www.DGTINA.org))
- ▶ **Ziele**
  - Umsetzung der eDGTI Architektur
  - TP1 Systementwicklung
  - Etablierung des TP1-Netzwerks
  - Gemeinsame Pflege und Weiterentwicklung der technischen Spezifikationen (eDGTI)
  - Bereitstellung der Spezifikationen unter <https://github.com/dgtina/>
- ▶ **Aktueller Fokus**
  - Intensiver Test der Kommunikation zwischen den TP1



# Organisatorischer Status

## TP1 Behördenzugriff

### ▶ **Zugriffsberechtigung**

- Stellen (Behörden/Einsatzkräfte), die aufgrund ihrer gesetzlichen Aufgaben befugt sind, sich Gefahrgutbeförderungsdokumente vorlegen zu lassen
- Aufnahme auf Antrag der Stelle
- Mindestinhalt: Name und zugehöriges Zertifikat (Anlage A Nr. 2 c (iii) des Leitfadens)

### ▶ **Überlegungen für Ausgestaltung**

- Strukturierte (Zertifikats-) Erfassung (Bund/Land/Überwachungsbehörde/ Straßenkontrolle/ Betriebskontrolle/Einsatzkräfte/Zertifikataussteller)
- Aktuelle Herausforderung: Länder Organisationsübersichten zu den Behörden/Einsatzkräften

### ▶ **Voraussetzungen und Vorüberlegungen auf Seiten der Behörden /Einsatzkräfte**

- Hard- und Software für Internetzugang
- Verwendung von Zertifikaten



**Albrecht**

**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

**Christian Lüpkes  
AlbrechtConsult GmbH**

**Kontakt:  
Tel: +49 241 446 89 708  
[Christian.Luepkes@albrechtconsult.com](mailto:Christian.Luepkes@albrechtconsult.com)**

