

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts**

**A 94-00/8.2011
14.07.2011**

Original : EN

4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen Bern, 14. - 15. September 2011

TOP 11

Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zu zwei TSI-Entwürfen:

- 1) TSI Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt)
- 2) TSI Güterwagen (überarbeitet)

Antwort an die Europäische Kommission (DG MOVE) und die
Europäische Eisenbahnagentur (ERA), A 94-00/6.2011 vom 07.07.2011

(zur Information)

Eingereicht vom Sekretariat der OTIF

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

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.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Konsultation zur überarbeiteten TSI WAG und zur zusammengelegten TSI OPE

Weder dem Sekretariat der OTIF noch irgendeinem Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaat war die Teilnahme an den AG der ERA, aus denen diese beiden TSI-Entwürfe hervorgegangen sind, erlaubt. Über das Ergebnis dieser Arbeiten, die viel Zeit und vermutlich auch vielen Ressourcen in Anspruch genommen haben, sind wir sehr enttäuscht.

Die Kommentare zur TSI WAG basieren auf dem Konsultationsdokument, Vorentwurf 1.0, das auf der ERA-Webseite verfügbar ist.

Die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten wurden konsultiert und die daraus hervorgegangenen Kommentare, die das OTIF-Sekretariat erhalten hat, sind in diesem Dokument festgehalten.

Das Sekretariat behält sich das Recht vor, im Falle von Verständnisfehlern mit den Konsultationsdokumenten oder Flüchtigkeitsfehlern, weitere Kommentare zu machen.

Da der äußerst wichtige Abschnitt 7.1.2 der TSI WAG zu den Anforderungen für die Zulassung eines Güterwagens in allen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 23(1) der Richtlinie 2008/57/EG in der Konsultationsfassung keinen Text enthält, beantragen wir, dass die OTIF auch zum endgültigen Entwurf konsultiert wird.

Allgemein

Es wird eine neue Strategie verfolgt – diese Strategie steht in unseren Augen im Widerspruch mit den Zielen der EU und der OTIF

Der Vorentwurf der TSI WAG stellt im Vergleich zur derzeit verfolgten Strategie eine vollständige Kehrtwende dar, die wir als unnötig und nachteilig erachten.

Die Einführung einer sehr knappen „Kern“-TSI, die in einigen Fällen den grundsätzlichen Anforderungen nicht gerecht wird (siehe unten), springt von einem Graben zum nächsten, statt auf der Straße zu bleiben.

Niemand – außer einem theoretisch veranlagten Anwalt – hätte „Interoperabilität“ so definiert, wie es in der überarbeiteten TSI WAG geschehen ist, d.h., dass in der Interoperabilität NICHT die Interkonnektivität enthalten sein sollte (die Anforderung, dass Güterwagen untereinander und an Lokomotiven gekoppelt werden können), sondern lediglich Schnittstellen zwischen einem Güterwagen und der Infrastruktur.

Es ist beispielsweise völlig inakzeptabel, dass die Kern-TSI keine geometrischen Anforderungen für Kupplungen und Puffer enthält. Die TSI erlaubt den Einsatz von Puffern, enthält aber keine geometrischen Spezifikationen, diese finden sich lediglich im freiwilligen Anhang C. Es wäre ÄUßERST gefährlich, wenn aufgrund von unterschiedlichen Pufferbauarten und/oder -Positionen (Distanz zwischen Puffer und Gleis) Güterwagen ineinander fahren und entgleisen könnten. Wenn es sich bei einem der Güterwagen um einen Kesselwagen handelt, könnte dessen Beschädigung zu Umweltverschmutzungen und einer hohen Explosions- und Feuergefahr führen.

Die OTIF versteht unter interoperablen Güterwagen solche, die auf technischer und betriebstechnischer Ebene problemlos zwischen Eisenbahnunternehmen, Haltern und Kunden austauschbar sind und so den Markt öffnen, anstatt getrennte Systeme eines einzelnen Betreibers

oder (geschlossene) Unternehmenskooperationen zu fördern. Die Güterwagenflotte ist ein offenes System mit „nomadischen“ Güterwagen, und anders als im Personenverkehr, wo geschlossene Systeme mit fest zugeordneten Wagengruppen immer gängiger werden, für geschlossene Systeme nicht geeignet.

Für die OTIF bedeutet der Begriff „interoperabel“, dass Fahrzeuge den Anforderungen für Sicherheit und technische Kompatibilität mit dem Netzwerk entsprechen, an andere interoperable Fahrzeuge eines Zuges angekoppelt werden können und sowohl für das Personal als auch für die Umwelt sicher sind.

Sicherheitsprobleme, erhöhte Kosten und engere Zeitpläne für Zulassungen sowie die Gefährdung der bestehenden Interoperabilität

Lediglich die Kern-TSI ist verbindlich, ein Güterwagen, der die Anforderungen dieses Teils erfüllt, ist somit TSI-konform und jeder EU-Mitgliedstaat gezwungen, ihn gemäß Artikel 22(1) der Richtlinie 2008/57/EG zuzulassen. Wenn der Güterwagen auch die Anforderungen in Abschnitt 7.1.2 (einige der freiwilligen Anforderungen aus Anhang C) erfüllt, entspricht er Artikel 23(1) und ist automatisch in allen Mitgliedstaaten zugelassen. Aufgrund der äquivalenten Umsetzung in zukünftige OTIF-Bestimmungen (ETV), gilt dies auch für OTIF-Vertragsstaaten.

Wir glauben jedoch nicht, dass verantwortungsbewusste nationale Behörden dies akzeptieren werden. Vielmehr werden sie von ihrem Recht/ihrer Pflicht Gebrauch machen, die technische Kompatibilität und sichere Integrierung gemäß Artikel 15 der Richtlinie zu überprüfen. Dadurch erhöhen sich automatisch Belastung, Zeitdruck und Kosten für die Prüf- und Zulassungsstellen sowie die Kosten und der Zeitdruck für Hersteller, Eisenbahnen, Halter und andere Antragsteller. Wir bedauern, dass es scheinbar keine Kosten-Nutzen-Analyse für den Kern-Teil und die überarbeitete TSI WAG insgesamt gibt, obwohl diese laut EU-Recht verbindlich ist.

In Bezug auf die spezifischen Prüfverfahren vieler relevanter Sicherheitsanforderungen (in den Bereichen Personal, Zugbildung, Bremsen, Kupplung, usw.) gibt die Kern-TSI äußerst knappe Auskunft. Die genauere Bestimmung vieler dieser Anforderungen und Prüfverfahren findet sich erst im freiwilligen Anhang C. Darüber hinaus werden in den Spezifikationen des Kern-Teils unpräzise Wörter verwendet, wie:

„müssen angemessene [...] Maßnahmen getroffen werden“, „müssen als Eigenschaften eine begrenzte Entzündlichkeit und Flammenausbreitung aufweisen, die gemäß entsprechenden Normen getestet werden“, „in Übereinstimmung mit den entsprechenden Normen angemessen und ausreichend“, usw.

Die Prüfungen werden erheblich teurer und zeitintensiver werden, als sie es unter der geltenden TSI sind, dies gilt insbesondere für die Sicherheitsrisikoanalyse des Bremssystems, für das laut Verordnung der Kommission Nr. 352/2009 eine Risikobewertung stattfinden muss. Wenn es keine klar vorgeschriebene Vorgehensweise gibt, wird das Risiko womöglich unterschiedlich bewertet und wenn es keine klaren Akzeptanzkriterien gibt, könnte der Antragsteller sich „benachteiligt“ fühlen. Eine weitere Gefahr für die Interoperabilität stellt die Möglichkeit dar, dass Zulassungsstellen zur Überbrückung der durch die fehlenden Bewertungsverfahren in der TSI entstandenen Lücken nationale Bestimmungen anwenden, die von denen in anderen Ländern abweichen

Der Schienenfrachtsektor hat seine Marktanteile während der letzten 20 Jahre stark schrumpfen sehen. Ohne Aussicht auf vielversprechende Alternativen, könnte diese neue Strategie einer Kern-TSI, die inkompatible Lösungen zulässt, mit zur Zerstörung des noch verbliebenen Teils des Einzelwagenverkehrs führen, welcher heute und in naher Zukunft über 85% des gesamten Güterverkehrs innerhalb und zwischen OTIF-Mitgliedstaaten (einschließlich EU) ausmacht und dessen Interoperabilität in Europa während der letzten 90 Jahre durch die Technische Einheit, die

UIC-Merkblätter und des RIV sichergestellt wurde. Unserem Verständnis zufolge steht dies im Widerspruch zu den Zielen der EU und der OTIF und zur Präambel am Beginn der EU-Interoperabilitätsrichtlinie. Mittels harmonisierter Regelungen sollte das Ziel darin bestehen, dem Schienensektor durch sinkende Kosten und die daraus erwachsende größere Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Straße das Leben zu erleichtern. Der mit dieser überarbeiteten TSI WAG vollzogene Strategiewechsel ist auf politischer, wirtschaftlicher, technischer und rechtlicher Ebene inakzeptabel!

Was waren/sind unsere Erwartungen an die überarbeitete TSI WAG?

In der Tat wurde die geltende TSI WAG von Fachleuten oft für ihren zu großen Umfang kritisiert. Zusammengefasst umfassen die TSI und die geltenden Normen und UIC-Merkblätter aber fast die gleiche Seitenzahl wie die derzeit anzuwendenden Bestimmungen. Sicherlich könnte die TSI auch dadurch gekürzt werden, dass Verweise auf Anforderungen anderer TSI und sonstige überflüssige Textpassagen, einschließlich Betriebsanforderungen für Züge und Anforderungen für Güterwagen, die nicht bewertet werden können (z.B. Anforderungen zu Feststellbremsen für die Flotte des Halters), gelöscht werden.

Von der Überarbeitung haben wir uns die Schließung offener Punkte (zu allen Güterwagen, nicht nur zu denen, die unter Abschnitt 7.6.4 der geltenden TSI WAG fallen) mittels einer Spezifikation erhofft sowie die Klärung bestehender Unklarheiten und die Behandlung der Probleme, die der ERA von den Mitgliedstaaten und benannten Stellen (einschließlich der inoffiziellen Auslegung der NB-rail) mitgeteilt wurden.

Funktionale Anforderungen – „Ein neuer Ansatz“

An für sich hält die OTIF den „neuen Ansatz“ der EU, der statt auf spezifische technische Lösungen auf funktionale Anforderungen setzt, für eine gute Herangehensweise. Wenn aber die technische Kompatibilität und Sicherheit von geometrischen und Systemspezifikationen abhängen, werden genaue Wert- und Toleranzangaben benötigt. Beispiele: Die Maße der oben beschriebenen Puffer und eine Spezifikation der Bremssystemschnittstelle zwischen den Fahrzeugen.

Die neue Herangehensweise verlangt harmonisierte (in der OTIF-Terminologie „validierte“) Normen, die dem Antragsteller als (zumindest eine) Richtlinie bei der Einhaltung der in den funktionalen Anforderungen spezifizierten allgemeinen Anforderungen dienen. Wenn der Antragsteller auf eine harmonisierte und bewährte Norm zurückgreifen kann, verringert dies den Bewertungsaufwand und senkt gleichzeitig Zeit und Kosten.

In der überarbeiteten TSI WAG befinden sich diese bewährten Lösungen in Anhang C. Die Tatsache, dass dieser Anhang C aber nur vorläufig in die TSI aufgenommen wird und später wieder entfernt werden soll, gibt uns ernsthaft Grund zur Sorge.

Daher sollte jede funktionale Spezifikation der neuen Herangehensweise der TSI einen Verweis auf den Abschnitt der harmonisierten/validierten Norm(en) enthalten, mit der sich die „Annahme der Konformität“ für jede funktionale Anforderung beweisen lässt. Wir haben jedoch nur eine Handvoll Normen und Normenabschnitte gefunden, die durch einen Verweis in der TSI (Anhang C) verbindlich gemacht wurden.

Im Kernteil der überarbeiteten TSI WAG, werden zahlreiche klare und leicht überprüfbare eindeutige Anforderungen der geltenden TSI durch „schwammige“ Anforderungen der oben genannten Art ersetzt. Dies ist kontraproduktiv. Anders ausgedrückt wird auf Kosten vieler bewährter Komponenten- und Bauartlösungen einigen neuen und innovativen Lösungen der Vorzug gegeben.

Bewertungsmethoden sind nicht vollständig

Die „Kern-TSI“ weist im Bereich der spezifischen Bewertungsmethoden für zentrale Sicherheitsanforderungen (für Personal, Zugbildung, Bremsen, Kupplung, usw.) Mängel auf. Viele dieser Anforderungen und Bewertungsmethoden sind (erst) im freiwilligen Anhang C näher definiert. Die Bewertung insbesondere der Sicherheitsrisikoanalyse der Bremsen wird erheblich mehr Kosten und Zeit beanspruchen als unter der geltenden TSI, da die überarbeitete TSI WAG eine Risikobewertung gemäß der Verordnung der Kommission Nr. 352/2009 vorsieht. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass nationale Sicherheitsbehörden zur Überbrückung der fehlenden Bewertungsmethoden in der (Kern) TSI nationale Bestimmungen anwenden, wodurch die Interoperabilität gefährdet würde.

Sowohl die Spezifikationen als auch die Bewertungen in der TSI WAG sollten auf interoperable Güterwagen (auf „go-everywhere“ Wagen) ausgelegt sein und auch Bestimmungen zur Durchführung von Verfahren für Güterwagen enthalten, die sich von interoperablen Güterwagen unterscheiden. Anders ausgedrückt sollte der gesamte Anhang C in die verbindlichen Bestimmungen integriert werden.

Zielsysteme

Eine Möglichkeit zur kontrollierten Öffnung der Spezifikationen bestünde in der Aufnahme von Zielsystemen in die TSI. Unsere Nachforschungen innerhalb des Sektors haben ergeben, dass einer der Gründe für den Kernteil darin besteht, dass „die Zukunft den Wagenzügen und Ganzzügen gehört, mit denen das Lichtraumprofil der Infrastruktur durch neue Bauarten effizienter genutzt werden könnte“ und dass es mit dem derzeitigen innovativen Lösungsverfahren lange dauert eine Genehmigung (Zulassung) für eine neue Bauart zu erhalten. Selbst wenn dem so ist, dürfen dem derzeitigen Verkehr durch die Gefährdung von Wagenladungen aufgrund der Abschaffung bestehender Interoperabilitätsanforderungen keine Probleme erwachsen.

Wir schlagen für die Schnittstelle zwischen Güterwagen und zwischen Güterwagen und Lokomotiven drei Zielsysteme vor:

- 1) das existierende UIC-System (Zughaken, Puffer und UIC-Bremssystem)
- 2) automatische Kupplung, die mit den UIC-Spezifikationen kompatibel ist (russisches System SA3)
- 3) nur funktionale Anforderungen (einschließlich jedoch der Spezifikation zur Resistenzfähigkeit bei Längsdruckkräften) aber keine geometrischen Anforderungen für interne Kupplung zwischen Güterwagen innerhalb eines Zuges, sondern am das Ende des Zuges, Lösung 1) oder 2) sollte erforderlich sein.

Wir glauben, dass nicht so sehr die Schwierigkeiten bei der Genehmigung neuer Lösungen für den schrumpfenden Marktanteil des Schienensektors am Güterverkehr verantwortlich sind, als vielmehr politische Entscheidungen zur Förderung der Straße und die steigenden Kosten durch immer zahlreichere Zusatzanforderungen für Eisenbahnfahrzeuge (Lärm, laufende Extrakosten für Achsprüfungen seit Viareggio, usw.). Diese steigenden Kosten konnten auch durch die verschiedenen Gebühren für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht ausgeglichen werden. Man sollte auch nicht vergessen, dass Projekte wie „Modalor“ in Frankreich oder die „rollende Landstraße“ in Deutschland unter dem derzeitigen System ins Leben gerufen wurden.

Es scheint als würde das Konzept der Interoperabilitätskomponenten (IK) langsam aufgegeben

In der überarbeiteten TSI WAG wurde die Anzahl der IK stark reduziert; die geltende TSI enthält 19, die neue TSI nur noch 5. Anhang FF wurde sogar komplett gestrichen. Warum? Dies wird zu zusätzlichen Kosten führen.

Die OTIF ist daher mit der drastischen Reduzierung der IK in der TSI WAG nicht einverstanden, zumal auch keine Alternativlösung wie beispielsweise „austauschbare Ersatzteile“ oder die Anwendung des Anhangs FF der geltenden TSI angeboten wird. Beispiel: Warum ist ein Puffer, der unter dem RIV und auch in den beiden Vorgängerfassungen der TSI jahrelang eine IK war, in der überarbeiteten TSI WAG plötzlich keine IK mehr? Wenn eine Komponente zur IK erklärt wurde, kann eine Bewertungsstelle (benannte Stelle) keine zusätzlichen Tests für diese Komponente verlangen, vorausgesetzt der Lieferant kann das entsprechende Zertifikat vorweisen. Im Einklang mit Anhang C sollten IK auch im Hinblick auf die in Lösungen verwendeten Komponenten (in Anhang C) spezifiziert werden

Detaillierte Kommentare

TSI WAG (überarbeitete Fassung)

1.1 Anwendungsbereich

Warum wurde die zulässige Betriebsgeschwindigkeit auf 190 km/h festgesetzt? Welche Analysen, Testläufe und Berechnungen wurden für die Einbeziehung dieser höheren Geschwindigkeiten insbesondere für offene Flachwagen, für Wagen zur Beförderung in loser Schüttung und Wagen, die in zweispurigen Tunneln anderen Zügen begegnen durchgeführt?

2. Definition des Teilsystems/Anwendungsbereichs

„Mehrere Zugdrehgestelle, die mit einem kompatiblen Straßenfahrzeug verbunden sind und gemeinsam mit diesem einen eisenbahnkompatiblen Wagenzug bilden“; muss nur das Zugdrehgestell mit der TSI übereinstimmen oder auch das kompatible Straßenfahrzeug? Es sollte klar sein, dass auch das Straßenfahrzeug mit der TSI übereinstimmen muss (Fahrzeug-Fahrweg-Wechselwirkung und Eichung, Längsdruckkräfte, Schnittstelle zwischen Drehgestell und Straßenfahrzeug (mechanische, pneumatische und wenn nötig elektrische Bremse), usw.). Die TSI oder die Bestimmungen zu den NVR sollten festlegen, wie im NVR „ein Wagenzug aus permanent verbundenen **Elementen**, die nicht getrennt voneinander betrieben werden können“ und „mehrere Zugdrehgestelle“ zu registrieren sind. Es sollte möglich sein, einzelne Zugdrehgestelle an einem Straßenfahrzeug auszutauschen, ohne dass gleich eine neue Zulassung erforderlich wird.

4.1 Einführung

Erster Absatz: „Das Eisenbahnsystem, auf das die Richtlinie anwendbar ist und dessen Bestandteil die Güterwagen sind, ist ein integriertes System, dessen Einheitlichkeit verifiziert werden muss. Diese Einheitlichkeit muss insbesondere bezüglich der Spezifikationen des Teilsystems Fahrzeuge, seiner Schnittstellen mit anderen Teilsystemen des Eisenbahnsystems, in das es integriert ist, sowie bezüglich der Betriebsvorschriften und Instandhaltungsregeln überprüft werden.“

Wie kann eine benannte Stelle oder eine nationale Behörde die Einheitlichkeit eines Güterwagens mit anderen überprüfen, wenn er nur zur Übereinstimmung mit der Kern-TSI ausgelegt ist?

Absatz zwei: „Die allgemeinen Merkmale des Güterwagens sind in Abschnitt 4 dieser TSI definiert und umfassen, so weit möglich, die allgemeinen Merkmale im Zusammenhang mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur“ ist ein Beispiel für schwammige Formulierungen wie „so weit möglich“; derartige Formulierungen sollten vermieden werden. Die TSI muss alle grundlegenden Anforderungen in Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG abdecken, ansonsten müsste ein offener Punkt aufgenommen werden. Gemäß der Empfehlung 2011/217/EU sollten offene Punkte jedoch vermieden werden und die TSI alle zur Sicherstellung der technischen Kompatibilität und sicheren Integration notwendigen Bestimmungen enthalten.

4.2.2.1.1 Endkupplung

Warum nur, wenn sich die Einheit bewegt? Bei manueller Kupplung muss zum Schutz des Personals ein Freiraum für den Rangierer geschaffen sein (diese Bestimmung findet sich aber erst im freiwilligen Anhang C), damit die grundlegende Anforderung 1.1.5 erfüllt ist.

4.2.3.6.2 und 3: Merkmale von Radsätzen und Rädern

Diese Spezifikation gilt für eine Spurweite von 1435 mm. Der Anwendungsbereich der TSI umfasst jedoch auch Spurweiten von 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm und 1668 mm. Wo befinden sich die geometrischen Spezifikationen für Radsätze und Räder mit veränderlicher Spurweite für den internationalen Verkehr?

4.2.4 Bremsen

Die überarbeitete TSI WAG beinhaltet keine detaillierten Spezifikationen für Bremsklötze. Es besteht lediglich ein Technisches ERA-Dokument dazu. Die Methodik zur Übereinstimmung damit ist unklar, solange es keine Spezifikationen gibt (siehe derzeitige TSI-Anhänge I.10, P.1.10 und P.2.10 sowie das vollständige UIC-Dokument zu K-Klötzen und das noch nicht ganz vollständige Dokument zu LL-Klötzen). Eine Lösung bestünde darin, für K-Klötze auf die UIC-Merkblätter 541-4 und 544-1 zu verweisen. TD02 ist gefährlich, da es beispielsweise bezüglich des Gewichts von Güterwagen (20-80t) den Anwendungsbereich solcher Klötze nicht festlegt.

4.2.5 Umgebungsbedingungen

In einigen OTIF-Mitgliedstaaten wie beispielsweise Syrien und den Maghrebstaaten und möglicherweise auch in einigen EU-Ländern (Südspanien und -Italien) sind Temperaturen von +40 °C denkbar. Bitte um Aufnahme von +70 °C in den Kernteil oder darum, dies als Bedingung in Abschnitt 7.1.2 (für Artikel 23(1) Genehmigung) und C.11 aufzunehmen.

Der nächste Aufzählungspunkt in dieser Kern-TSI beinhaltet eine Spezifikation zu Schnittstellen zwischen Güterwagen (dies ist notwendig, steht aber im Widerspruch zum Grundprinzip derartige Schnittstellen nicht zu spezifizieren).

4.2.6.1.2 Funktionale und technische Spezifikationen

Was genau bedeuten folgende Anforderungen und wie können sie bewertet werden?

4.2.6.1.2.1 Brandschutzwände: „außerdem müssen angemessene und ausreichende Maßnahmen getroffen werden, um die Gefahr der Ausbreitung von Bränden zu begrenzen.“

4.2.6.1.2.2 Werkstoffe: „Alle beim Bau der Einheit verwendeten dauerhaften Werkstoffe müssen als Eigenschaften eine begrenzte Entzündlichkeit und Flammenausbreitung aufweisen, die gemäß entsprechenden Normen getestet werden.“

4.2.6.1.2.3 Kabel: „Kabel müssen ein Brandverhalten aufweisen, das in Übereinstimmung mit den entsprechenden Normen angemessen und ausreichend ist.“

4.2.6.1.2.4 Entzündliche Flüssigkeiten: „müssen angemessen sein.“

4.2.6.1.2.5 Fahrtüchtigkeit: „muss [...] angemessen und ausreichend sein.“

Derart vage Anforderungen (keine Gefahrenakzeptanzwerte/-kriterien) verlangen nach der Gesamtheit der CSM Maßnahmen und bergen das Risiko unterschiedlicher Ergebnisse und einer „carte blanche“ (Freifahrtschein) für die Mitgliedstaaten eigene nationale (und voneinander abweichende) Bestimmungen zu entwickeln.

4.4 Betriebsvorschriften

Das COTIF verlangt von einem Eisenbahnunternehmen nicht die Führung eines (zertifizierten) Sicherheitsmanagementsystems; aber die Anforderungen zur Dokumentation sind ausreichend.

4.5 Instandhaltungsvorschriften

Wo genau in der TSI wurden die EVIC-Vorschriften (Anforderungen für die Instandhaltung von Achsen nach Viareggio) berücksichtigt?

6.1 IK

Warum wurde Modul CV (ehemals Modul V: Gebrauchstauglichkeit) gestrichen?

6.1.2.4 Achsen

Wir konnten keine Anforderungen finden, die sicherstellen, dass bereits getestete Radsätze und Achsen während der Lagerung (Korrosion) und der Beförderung (Kratzer beim Anheben) nicht beschädigt werden.

7.1.2

In der zur Konsultation zur Verfügung gestellten Fassung 1.0 sind nur Aufzählungspunkte und keine Bestimmungen enthalten. Wie bereits erwähnt, können Güterwagen unserer Ansicht nach nur unter Abschnitt 7.2.1 fallen, wenn sie alle Bestimmungen aus Anhang C einhalten. Nur solche Güterwagen sind wirklich „Go Everywhere“ und sollten die Ziffer 2 oder 3 als erste Ziffer ihrer 12-stelligen Fahrzeugnummer erhalten. Güterwagen, die lediglich die Kern-TSI erfüllen, müssen gemäß Artikel 23(1) der Richtlinie 2008/57/EG zugelassen werden und die Ziffer 4 oder 8 erhalten.

Fehlende Anforderungen

A

Die derzeitige TSI WAG Abschnitt 4.2.2.2 und Anhang EE beinhalten Bestimmungen zum „sicheren Ein- und Ausstieg bei Fahrzeugen“ (Handgriffe und Tritte). Güterwagenbestimmungen zum Schutz des Personals sind in Abschnitt 4.7 der Kern-TSI unerlässlich, wenn die grundlegende Anforderung 1.1.5 eingehalten werden soll.

B

Warum fehlen die Verweise auf die Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter (RID)?

C

Die geltende TSI (seit 2006 in Kraft) beinhaltet offene Punkte bezüglich der Anforderungen zu Seitenwinden und aerodynamischen Effekten. Weitere Spezifikationen wurden für die nächste Überarbeitung angekündigt. Mittels der Richtlinie 2009/107/EG wurden die offenen Punkte zu Seitenwinden geschlossen, jedoch nur für passe-partout Güterwagen; die Sicherheit muss stattdessen durch Betriebsvorschriften gewährleistet werden. Eine derartige Bestimmung sollte als Bemerkung auch in die „Kern-TSI“ (für alle Güterwagen) aufgenommen werden.

Sehr bedauerlich ist auch, dass die offenen Punkte zu aerodynamischen Effekten in dieser TSI nicht geschlossen werden. Dies stellt ein Hindernis für die gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen dar.

D

Die Bestimmungen zum Schließen und Verriegeln von Türen und zur Sicherung der Ladung der geltenden TSI wurden gestrichen, mit Ausnahme der Güterwagen, die freiwillig Anhang C erfüllen. Jeder Güterwagen muss mit Vorrichtungen zur Sicherung der Ladung ausgestattet sein, andernfalls besteht ein beachtliches Sicherheitsrisiko. Wodurch wurde bewiesen, dass die Streichung dieser Anforderungen nicht zu einem niedrigeren Sicherheitsniveau der „Kern-TSI“ geführt hat?

E

Im Kernteil finden sich keine Anforderungen zu den Kennzeichnungen.

Insbesondere vermissen wir:

- *Länge über Puffer*
- *Bremsgewicht und Bremsleistung*

Problematisch ist dies, weil die TSI OPE Informationen zur Länge des Zuges und dessen Bremsleistung verlangt und weil die OTIF-Mitgliedstaaten, die bei der Überprüfung der Zusammensetzung eines Zuges vor dessen Abfahrt keine IT-Verbindung nutzen, auf die Kennzeichnungen des Güterwagens angewiesen sind.

Wir beantragen, dass Anhang B der geltenden TSI in die Kern-TSI aufgenommen wird, mit einem Hinweis auf die Kennzeichnungen der Norm EN 15877-1, die verbindlich sind und auf diejenigen, die anzuwenden sind (wenn die gekennzeichnete Gefahr/Funktion eintritt). Alle anderen Kennzeichnungen der Norm sind freiwillig.

F

Anhang C

C.7 Bitte 17500 mm für die Distanz zwischen benachbarten inneren Achsen hinzufügen.

C.9 Bitte sicherstellen, dass alle notwendigen Spezifikationen zum UIC-Bremssystem enthalten sind, einschließlich Verweise auf anwendbare EN-Normen und UIC-Merkblätter.

Wir vermissen Anforderungen zu(m)

- der Fähigkeit des Güterwagens zu Ablaufmanövern,
- Zughaken: spezifizieren UIC 535-1 Abschnitt 1.4,
- Schutz vorstehender Teile: spezifizieren UIC 535-2 Abschnitt 1.3.

TSI OPE (zusammengelegte Fassung)

4.2.2.3 Fahrzeugkennzeichnung

Warum wurde Artikel 1b der Entscheidung 2010/640/EG nicht in diese zusammengelegte Fassung übernommen?

4.2.2.5 Zugbildung, Punkt (a) Fahrzeuge

Abschnitt 4.3.3.11 wurde in der durch die Entscheidung der Kommission 2010/640/EG geänderten Fassung nicht integriert, somit sind Fragen bezüglich der Längsdruckkräfte nicht länger Teil der TSI OPE. Warum?

Längsdruckkräfte sind wichtig für den sicheren Fahrbetrieb von Zügen, eine fehlerhafte Einschätzung der Längsdruckkräfte kann zum Entgleisen führen.

Die TSI sollte Grundsätze zur Bewertung der Längsdynamik von Zugzusammensetzungen enthalten.

Anlage P

P.4

Die Codes zweier OTIF-Mitgliedstaaten müssen korrigiert werden in:

Serbien: SRB, 72, ŽS

Montenegro: MNE, 62, ?

P.5 und P.6

Wir halten es für erforderlich, dass die Nummerierungen und Kennzeichnungen in allen Mitgliedstaaten (EU- und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten) nach den gleichen Regeln erfolgen. Alles andere würde zu einer erheblich geringen Interoperabilität führen. Da bereits mehr als eine Million Güterwagen in Betrieb sind, und das derzeitige System dem Personal gut bekannt ist und auch für IT-Systeme verwendet wird, muss die Kompatibilität damit unbedingt sichergestellt werden.

Ein Güterwagen mit 0, 1, 2 oder 3 als erster Ziffer darf auf dem gesamten 1435 mm Netz verkehren, mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs. Wie schlagen vor, diese Güterwagen mit GE (Go-Everywhere) zu kennzeichnen. Zu dieser Kategorie zählen alle Güterwagen mit RIV-Kennzeichnung oder gegenseitig anerkannter Genehmigung gemäß Entscheidung 2009/107/EG sowie Güterwagen, die Anhang C der TSI WAG erfüllen. Die Konformität des Güterwagens wird während der Zugbildung und -Anordnung durch IT-Systeme und unterwegs vom Betriebspersonal überprüft.

Güterwagen, die die geltende TSI WAG und die zusätzlichen Spezifikationen für Güterwagen gemäß Abschnitt 7.6.4 erfüllen, aber nicht Lichtraumprofil C1 entsprechen und/oder die zulässige Distanz zwischen inneren Achsen überschreiten, haben ebenfalls eine Generalerlaubnis, ABER nicht auf dem gesamten 1435 mm Netz. Sie hatten in der Vergangenheit keine RIV-Kennzeichnung, aber der Name des Eisenbahnunternehmens, wo der Güterwagen auf der Infrastruktur zugelassen wurde, war im Vereinbarungsraster erwähnt. Der Güterwagen kann in Züge mit Wagen mit den Ziffern 0, 1, 2, oder 3 integriert werden, das Eisenbahnunternehmen muss nur die besonderen Infrastruktureigenschaften (Lichtraumprofil, Gleisstromkreis, usw.) beachten. Wir schlagen vor, diese Güterwagen mit CW (kompatible mit GE) zu kennzeichnen und an erster Stelle die Ziffer 4 oder 8 zu verwenden.

Aus den Spezifikationen für die Güterwagennummerierung des Entwurfes der TSI OPE, Anhang P lassen sich keine Rückschlüsse auf die Güterwagenkategorie ziehen. Es besteht daher keine Kompatibilität mit existierenden Güterwagen. Der Verlust der erforderlichen korrekten Informationen, wie oben beschrieben, würde in einem Großteil des derzeitigen Güterverkehrs zu erheblich höheren Kosten, weniger Sicherheit und längeren Wartezeiten vor der Abfahrt des Zuges führen.

Es ist entscheidend, nicht nur die Staaten, in denen der Wagen genehmigt ist (TEN-Kennzeichnung = alle Mitgliedstaaten oder Rasterkennzeichnung = die genannten Staaten) zu bezeichnen, sondern für betriebliche Zwecke auch dessen technische Eigenschaften (GE oder CW). Zwar können die technischen Eigenschaften auch aus dem Zentralregister der zugelassenen Typen (aus den Ziffern 5 bis 8) abgeleitet werden, jedoch ist dieses noch nicht betriebsbereit und bis es soweit ist können noch viele Jahre ins Land gehen.

Bei der WG TECH im Mai dieses Jahres hat die OTIF diesbezüglich einen Vorschlag eingereicht (Anlage PP der ETV WAG). Die Gespräche im Hinblick auf eine gemeinsame, für die EU, die OTIF und die Partnerorganisationen (Eisenbahnunternehmen und Halter) akzeptable Lösung sind im Gange.

P.9

Das elektronische Register sollte ähnlich dem VKM-Register ein gemeinsames OTIF-ERA-Register mit den „mutatis mutandis“ gleichen Regeln sein.

P.13

Es sollte (anhand einer Norm?) sichergestellt werden, dass die Code-Buchstaben in P.13 (Personenwagen) sich nicht mit denen in P.12 (Güterwagen) decken.

Abschließende Bemerkungen

Die obenstehenden Kommentare sind das Ergebnis einer sorgfältigen Prüfung der beiden auf der ERA-Webseite zur Verfügung gestellten TSI-Entwürfe.

Aufgrund der Tatsache, dass die Autoren beim Verfassen des Textes offensichtlich einen vollkommen neuen Ansatz verfolgt haben, war die Überprüfung der Texte im Sekretariat der OTIF und in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten sehr schwierig und zeitintensiv.

Diese konsolidierten Kommentare können daher nicht als vollständig und endgültig angesehen werden. Die Vielzahl unserer Kommentare zu den TSI-Entwürfen sowie deren Inhalt geben eindeutig Anlass zur Sorge. Die Expertise der OTIF sollte genutzt werden, um jegliche zukünftigen Fassungen dieser beiden Entwürfe zu vervollständigen, zu korrigieren und zu klären.