



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

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

**CTE8/6.4
Version 1
12.03.2015**

Original: EN

AUSTAUSCHBARE PERSONENWAGEN

Stand der Dinge

1. EINLEITUNG

In Übereinstimmung mit Art. 11 § 2a APTU hat die ETV LOC&PAS, die am 1.1.2015 in Kraft getreten ist, Vorrang vor den technischen Vorschriften zu austauschbaren Personenwagen des RIC. Da die ETV/TSI jedoch noch einige offene Punkte und Sonderfälle beinhalten, liefern sie noch nicht die Gesamtheit aller Spezifizierungen, die gemäß Artikel 6 § 3 für eine einmalige Zulassung nötig sind. Die ETV/TSI beinhalten auch neue Spezifizierungen zu Funktionen, die vormals durch das RIC nicht abgedeckt waren, wie die Signalübertragung des Fahrgastalarms und Notrufeinrichtungen. Aus diesen Gründen gibt es nun keine Rechtsgrundlage oder keine Norm mehr für Personenwagen, die frei im internationalen Betrieb verkehren können.

Da austauschbare Personenwagen im internationalen Personenverkehr von Bedeutung sind, hat sich die OTIF dieser Tatsache angenommen und so auf die Tagesordnung diverser Organisationen gesetzt. Mit diesem Dokument soll der aktuelle Stand der Dinge aufgezeigt werden.

2. STATUS

2013 hat das Sekretariat in seiner „Strategie und Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2013 und 2014“ festgehalten: *„Mit Inkrafttreten der TSI LOC&PAS in der EU sind die neuen RIC-Personenwagen aus Nicht-EU-Ländern nicht mehr automatisch zum Betrieb in EU-Mitgliedstaaten zugelassen. Die ETV PAS¹ könnte zur Schließung dieser Lücke beitragen“* und *„Wenn machbar, wird die ETV PAS den in Abschnitt 7.1.2 der ETV WAG enthaltenen Vorschriften vergleichbare Bestimmungen enthalten, in denen freiwillige technische Lösungen zur Schließung offener Punkte angeboten werden.“*² *Durch die Anwendung dieser technischen Lösungen würde die Zulassung zum internationalen Betrieb in allen Vertragsstaaten gültig.“*

Am 6. Februar 2014 hat der erste gemeinsame ERA/OTIF-Workshop zur Diskussion über die Austauschbarkeit von Personenwagen stattgefunden. In Anlehnung an die bei dem Workshop getroffenen Schlussfolgerungen wurde die CER gebeten, in Bezug auf nachstehend aufgelistete Aspekte Informationen zu Reisezugwagen zu liefern:

- Inventar der Markterfordernisse,
- Liste aller Anforderungen (vorhandenen und nicht vorhandenen) an die Bewertungs-/Anwendungsmethoden, die bereits bestehen oder geschaffen werden müssen,
- Bedarf an Normen, UIC-Merkblättern, Anwenderhandbüchern usw.,
- Analyse des Bedarfs an spezifischen Kennzeichnungen.

Die CER hat am 25.6.2014 einen Brief an die ERA und das Sekretariat der OTIF versendet. Dieser Brief beinhaltete eine Liste von Parametern, die laut CER abgedeckt sein sollten. Diese Parameter waren noch nicht detailliert genug beschrieben, um in einer Spezifikation verwendet zu werden. Ausgehend von der verfügbaren Information, hat das Sekretariat der OTIF ein Diskussionspapier für die WG TECH 23 im September 2014 ausgearbeitet. Das Sekretariat hat vorgeschlagen, die Spezifikationen in drei Kategorien zu unterteilen:

1. Einzelzulassung: Das Fahrzeug darf keinen Sonderfällen unterliegen, die seine Kompatibilität mit der Infrastruktur beeinflussen,

¹ In Übereinstimmung mit dem Beschluss des CTE wurde aus der ETV PAS schließlich die ETV LOC&PAS.

² Hauptfokus wird das 1435 mm Schienennetz sein, da die EU-Bestimmungen offene Punkte für andere Spurweiten enthalten, für die noch keine technischen Lösungen definiert werden konnten (insbesondere in der künftigen TSI LOC&PAS).

2. Harmonisierte Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen: Die ETV/TSI darf keine offenen Punkte in Bezug auf die Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
3. Absprachen zwischen Eisenbahnunternehmen und/oder Herstellern zur Verwendung von z. B. harmonisierten Betriebs- und Kommunikationskonzepten.

Diese Kategorien sind in Abbildung 1 dargestellt.

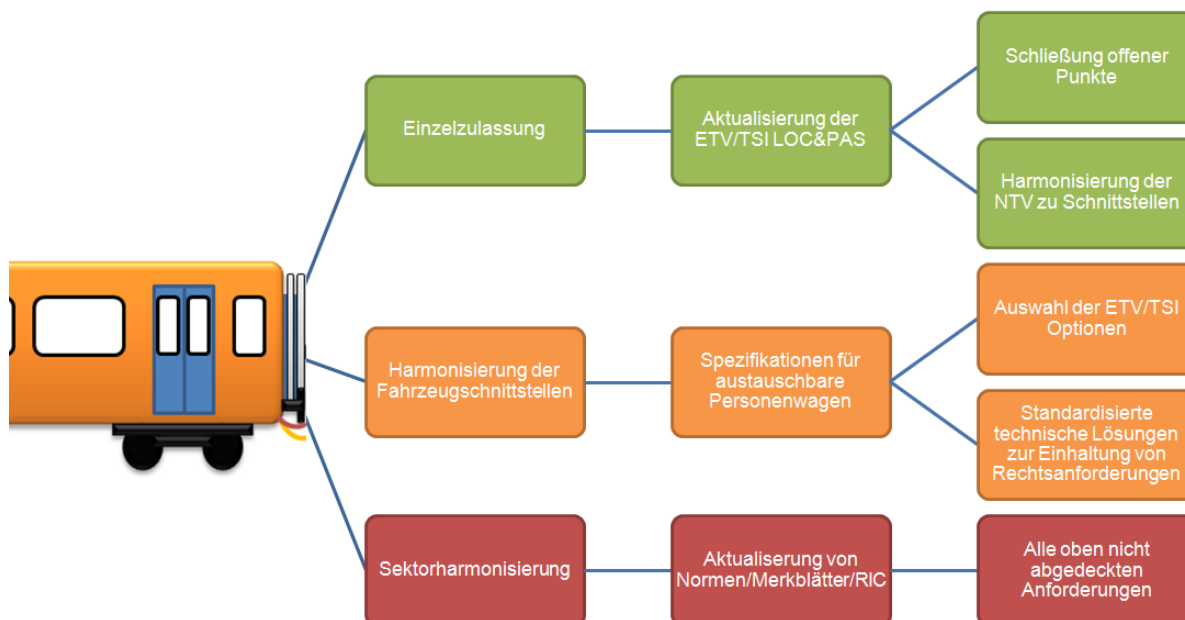


Abbildung 1: drei Kategorien von Spezifikationen

In einem ersten Schritt sollten für jede der oben erwähnten Kategorien die Anforderungen festgelegt werden. Hierzu sollte der Sektor (z. B. unter der Leitung der CER und/oder der UIC) eine umfassende Sammlung an Vorschriften für jede der drei Kategorien zusammenstellen.

Erst nach Abschluss dieser ersten Etappe können in einem zweiten Schritt die technischen Lösungen in einem rechtlichen Rahmen umgesetzt werden.

Am 10. September 2014 hat die ständige Arbeitsgruppe Technik das Thema und den Brief der CER diskutiert. Den die Diskussion zusammenfassenden Ausführungen des Vorsitzenden zufolge hat die Arbeitsgruppe den Vorschlag des Sekretariates sorgfältig geprüft und der Bedarf an technischen Anforderungen für austauschbare Reisezugwagen wurde eindeutig bekräftigt:

- Für den Eisenbahnsektor hat stellvertretend die CER Stellung bezogen. Vertreter verschiedener Staaten haben zugestimmt, dass der Sektor seine eigenen Bedürfnisse am besten selbst analysieren kann;
- von den Nicht-EU-Vertragsstaaten, zumal für viele unter ihnen der Austausch von Reisezugwagen die einzige Möglichkeit des internationalen Personenverkehrs darstellt.

Man hat sich darauf geeinigt, dass die CER gemeinsam mit der UNIFE weitere Spezifikationen ausarbeiten wird, die ihrer Ansicht nach in die Vorschriften integriert werden sollten.

Das Sekretariat der OTIF wurde eingeladen, am 6. November am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der EU teilzunehmen und die Entwicklungen zu präsentieren, die für die EU-Mitgliedstaaten von Belang sind.

3. ENTWICKLUNG VON SPEZIFIKATIONEN

Die LOC&PAS-Arbeitsgruppe der ERA zur Einzelzulassung arbeitet derzeit an der ersten Kategorie der Spezifikationen, indem sie die Schließung offener Punkte, die Sonderfälle und die Kompatibilität mit der bestehenden Infrastruktur analysiert. Anhand dieser Arbeiten sollen technische Lösungen für Fahrzeuge definiert werden, mit denen die betreffenden Fahrzeuge, die in einem Staat zum Betrieb zugelassen wurden, auch in allen anderen Staaten als zugelassen gelten. Die Gültigkeit der Zulassung könnte evtl. in den Staaten eingeschränkt sein, in denen spezifische Sonderfälle gelten, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht von der technischen Lösung abgedeckt werden konnten.

In Übereinstimmung mit Artikel 3 der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE und ERA beteiligt die OTIF sich an diesen Arbeiten. Die Ergebnisse dieser Arbeiten werden in 2015 erwartet, die rechtliche Umsetzung könnte 2016/2017 stattfinden und sollte in der EU und der OTIF parallel durchgeführt werden.

Die zweite Kategorie der Spezifikationen hat die WG TECH anhand einer Analyse des Briefes der CER diskutiert, der im Ergebnis des gemeinsamen ERA/OTIF-Workshops versendet worden war. Man hat sich darauf geeinigt, dass die CER gemeinsam mit der UNIFE weitere Spezifikationen ausarbeiten wird, die ihrer Ansicht nach in die Vorschriften integriert werden sollten. Die Ergebnisse werden für 2015 erwartet, woraufhin die WG TECH in Zusammenarbeit mit der EU Vorschläge unterbreiten wird, wie diese Spezifikationen in dem rechtlichen Rahmen integriert, in Bezug genommen oder sonst berücksichtigt werden können.

Die CER wird bis Juni 2015 Spezifikationen ausarbeiten und dabei alle offenen Punkte identifizieren. Für diese offenen Punkte werden klar die Folgen dargelegt, die bei ihrer Anwendung eintreten (zugewante Information und Anforderungen an das Kommunikationsprotokoll). Fälle, in denen die Interoperabilität betroffen ist, wird die CER an die Arbeitsgruppe der ERA für Einzelzulassungen weiterleiten.

Die dritte Kategorie wird vom Sektor selbst entwickelt. Gegebenenfalls wird die CER Anforderungen im RIC-Abkommen vorschlagen, die mit den ETV oder TSI abgestimmt werden sollten.
