



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**

TECH-16010-CTE9-6.1

01.04.2016

Original: EN

TAF – TELEMATIKANWENDUNGEN FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Stand und nächste Schritte

1. EINLEITUNG

Das Sekretariat der OTIF hat dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner 8. Tagung eine Studie zur Relevanz der TSI TAF für die OTIF vorgelegt. Der CTE hat über die Studie beraten und sich für einen Aktionsplan entschieden, in dessen Rahmen weitere Diskussionen und ein auf die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten ausgelegter TAF-Workshop stattfinden sollen. Um dem CTE bei der Beschließung der nächsten Schritte, einschließlich einer etwaigen Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht, zu helfen, werden in diesem Dokument die bisherigen Erkenntnisse zusammengefasst.

2. ZUSAMMENFASSUNG DER BISHERIGEN ERKENNTNISSE

a) **Hauptkenntnisse der Studie und anschließende Diskussion:**

- Auf der einen Seite wurde bei der Entwicklung der TSI TAF von einem liberalisierten Eisenbahnmarkt ausgegangen, auf dem der Austausch von Informationen anhand harmonisierter Verfahren und Datenformate unerlässlich ist. Im Gegensatz dazu basiert der Eisenbahnverkehr in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten weitestgehend auf dem „Fahrzeugaustauschmodell“, bei dem weniger Informationen ausgetauscht werden müssen (als in der TSI TAF). Angesichts der Tatsache, dass eines der Ziele der OTIF die Förderung der Interoperabilität und der technischen Harmonisierung im Eisenbahnverkehr ist, scheint eine Übertragung der TSI in eine ETV jedoch gerechtfertigt.
- Die Kosten für die Umsetzung der TAF sollten im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden. In der EU wird die Umsetzung der TSI TAF aus EU-Geldern kofinanziert, in den Nicht-EU-OTIF-Staaten ist dies nicht der Fall. Für Länder wie Iran, bei denen nur eine geringe Anzahl der benachbarten Staaten die TSI TAF anwenden, ist zudem fraglich, ob die betreffenden Länder überhaupt einen Nutzen aus dem Konzept der TSI TAF ziehen könnten. Andererseits ist auch die Einrichtung eines anderen IT-Systems als der TSI TAF mit Kosten verbunden. Insofern könnte es für Nicht-EU-Staaten mitunter doch interessant sein, europaweit anerkannte IT-Normen zum Informationsaustausch im Eisenbahngüterverkehr zu übernehmen. Einige Teile der TSI TAF wurden auf freiwilliger Basis auch außerhalb der EU (z. B. auf dem Balkan) umgesetzt. Dies deutet auf eine positive Aufnahme dieser TSI-TAF-Funktionen auch außerhalb der EU hin.
- Die TSI TAF unterscheidet sich von den fahrzeugbezogenen TSI dahingehend, dass für ihre Umsetzung Investitionen nötig sind. Fahrzeugbezogene TSI finden nur auf neue, erneuerte oder umgerüstete Fahrzeuge Anwendung. Solange sich ein Fahrzeug im Betrieb befindet und nicht erneuert oder umgerüstet wurde, wird die TSI nicht angewendet. Bei der TSI TAF sieht das anders aus; hier ist eine schrittweise Umsetzung erforderlich. Selbstverständlich wurde in der EU eine Impaktstudie zur Umsetzung der TSI TAF durchgeführt, ob und inwieweit die Ergebnisse aber auch für Nicht-EU-Staaten gelten, ist unklar.
- Aufgrund unterschiedlicher Beförderungsanforderungen und unterschiedlich organisierter Eisenbahnsektoren, kann es in den einzelnen Regionen unterschiedliche Herangehensweisen in Bezug auf den internationalen Informationsaustausch geben. Das Konzept der TSI TAF ist nicht das einzig denkbare Modell für den Informationsaustausch. Es gibt auch keinen Beweis dafür, dass das Konzept der TSI TAF auch für den Informationsaustausch im eurasischen Raum die beste Lösung darstellt. Die OTIF sollte daher nicht überhastet dem „TSI TAF Konzept“ den Vorrang einräumen und es in OTIF-Recht übertragen. In jedem Fall sollte die Kompatibilität mit anderen Systemen, wie insbesondere dem OSShD-System, gewahrt werden.
- Ein rechtlicher Rahmen für die Übertragung der TSI TAF in eine ETV TAF wird in Artikel 8 § 2 APTU in Zusammenhang mit der ETV GEN-B bereitgestellt. Dennoch wäre die Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht nicht problemlos möglich, da die Kern-TSI selbst auf verschiedene Anhänge Bezug nimmt, die regelmäßig aktualisiert und auf der Website der Europä-

ischen Eisenbahnagentur (ERA) veröffentlicht werden, einschließlich der Daten- und Nachrichtenformate in XML-Dateien. Durch die Kombination aus Rechts- und IT-Spezifikationen gestaltet sich die Übertragung in OTIF-Recht äußerst komplex.

- Beispiele für eine freiwillige Anwendung des Datenmodells der TSI TAF existieren z. B. in Serbien, der Ukraine und Russland, deren Eisenbahnunternehmen den Bedarf an Informationsaustausch für den Güterverkehr festgestellt und bereits einige der auf der TSI TAF basierenden IT-Module (RNE, RAILDATA) umgesetzt haben, was ihnen beim Datenaustausch zu Zügen aus der/in die EU hilft. Derartige Plattformen sind sehr nützlich und eignen sich auch für den internationalen Eisenbahnverkehr außerhalb der EU. Sie stehen den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zur Verfügung, so dass u. a die folgenden grundlegenden Informationen darüber ausgetauscht und die Interoperabilität sichergestellt werden können:
 - Elektronischer Frachtbrief,
 - Verfolgung von Zügen/Wagen,
 - Erwartete Ankunftszeit der Sendung (besonders wichtig für den Kunden).

Diese Plattformen könnten für die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten von Mehrwert sein.

b) Die verschiedenen Optionen für den Umgang mit der TAF wurden in der Studie herausgearbeitet und dem CTE 8 präsentiert:

- 1) Keine Übertragung der TSI TAF:
 - a) Keine Handlung innerhalb der OTIF.
 - b) Unterstützung der Anwendung der TSI TAF auf freiwilliger Basis.
 - c) Freiwillige Anwendung + Leitfaden für die Anwendung der OTIF.
- 2) Übertragung der TSI TAF in OTIF-Vorschriften:
 - a) Vollständige Übertragung der TSI TAF in OTIF-Recht (ETV), einschließlich der technischen Anhänge.
 - b) Teilweise Übertragung, d. h. Übertragung der Schlüsselanforderungen der TSI TAF in OTIF-Recht und lediglich Verweise auf die auf der Website der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlichten technischen Details.

In den letzten beiden Fällen könnte die TSI TAF so übertragen werden, dass die Anforderungen in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten entweder freiwillig oder verbindlich anzuwenden wären. Die Argumentation der Studie legt eine Anwendung auf freiwilliger Basis nahe. Als dritte Möglichkeit könnten die Anforderungen obligatorisch sein, nicht jedoch die Umsetzung. Dies würde bedeuten, dass die Mitgliedstaaten nicht zu Investitionen in TAF-Lösungen verpflichtet sind; sollten sie sich jedoch für neue IT-Anwendungen entscheiden, müssten diese der TAF entsprechen.

c) Auf der 26. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) am 9. und 10. September 2015 in Amiens wurden folgende Diskussionen geführt:

Die ERA befürwortete eine Teilübertragung der Kernanforderungen in OTIF-Recht, bei der die technischen Dokumente ausschließlich von der ERA verwaltet würden (Szenario 2b). Als Begründung führte die ERA an, dass dieses Szenario eine progressive Entwicklung der An-

wendung ermöglichen und keine abrupte Änderung der Vorschriften bedeuten würde. Anstelle einer vollen Teilnahme der OTIF an der *TAF TSI CCM WP*¹ und der *TAF TSI Implementation Cooperation Group* würde die ERA die OTIF drüber hinaus im Rahmen einer bilateralen Koordinierungs-Arbeitsgruppe besser unterstützen. Zudem würde dieses Szenario auch die freiwillige Anwendung der technischen Anhänge ermöglichen (insbesondere in EU-Beitrittskandidaten und an die EU angrenzenden Staaten).

Der Vertreter der EU hat den Vorschlag der ERA unterstützt. Er machte darauf aufmerksam, dass das System trotz Anwendung der funktionalen Anforderungen durch die TSI nutzlos sein könnte, wenn die technischen Anhänge nicht gleichzeitig ebenfalls angewendet werden. Er erinnerte daran, wie die TSI TAF/TAP in der EU entstanden ist; wo zunächst eine Konsultation der Stakeholder stattgefunden habe, deren Ergebnis dann in den Umsetzungsplan der TSI TAF gemündet sei. In Bezug auf die Impaktstudie hat er betont, dass die TSI TAF das beste Ergebnis aller TSI erzielt habe und somit die Investition wert sei. Er hat für die Stakeholder der OTIF eine ähnliche Vorgehensweise empfohlen.

Das **Sekretariat** betonte, dass man durch eine Übertragung der TAF auf freiwilliger Basis vermeiden könne, den Nicht-EU-OTIF-MS obligatorische Investitionen aufzuerlegen. Das Sekretariat stellte ebenfalls den Bedarf an weiten Klarstellungen darüber, was nicht rechtsverbindliche technische Anhänge für die Nicht-EU-OTIF-MS bedeuten würden, fest. Angesichts der beschränkten Teilnahmemöglichkeiten der OTIF an den TAF-Arbeitsgruppen, war das Sekretariat der Ansicht, dass Nicht-EU-OTIF-MS auf der gleichen Grundlage wie die übrigen Mitglieder der TAF-Arbeitsgruppen an diesen Entwicklungen stärker beteiligt werden könnten.

Die WG TECH 26 kam zu folgendem Ergebnis:

- Die ERA und der Vertreter der EU unterstützten die Übertragung der TSI TAF in eine ETV mit Verweis auf die technischen Anhänge auf der ERA-Website (Szenario 2b).
- Die WG TECH nahm die Stellungnahme des Sekretariates der OTIF, nicht genügend Ressourcen für die Teilnahme an den Arbeitsgruppen der ERA „*Change Control Management Telematics Applications for Freight*“ und „*TAF TSI Implementation Cooperation Group*“ zu haben, weswegen diese für Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten, die die TAF umgesetzt haben, offen sein sollten, zur Kenntnis.
- Die WG TECH stellte den Bedarf an einem Umsetzungsplan fest, welcher folgende Komponenten umfassen sollte:
 - Organisation eines Workshops zur Vorstellung des allgemeinen Rahmens der TAF,
 - Vorbereitung eines Konsultationspapiers für OTIF-Stakeholder,
 - Organisation eines Workshops zur Diskussion der Optionen und
 - Vorbereitung eines Vorschlags für den CTE9.
- Die WG TECH nahm zur Kenntnis, dass das Sekretariat der OTIF Anfang 2016 einen Workshop organisieren wird.

¹ Change Control Management (CCM) Working Party

3. VORSCHLAG FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Bei der WG TECH 26 wurde als weiteres Vorgehen vorgeschlagen, die TSI TAF in eine ETV zu übertragen und auf die technischen Anhänge, einschließlich Daten und Nachrichtenformate in XML-Dateien, zu verweisen, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Auf diese Weise würden die Rechtsvorschriften ins COTIF integriert, die IT-Vorschriften jedoch von der ERA verwaltet. Die IT-Vorschriften sollten im Einverständnis mit den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten beschlossen werden, so dass diese Einfluss auf deren Entwicklung nehmen können.

Nicht-EU-Mitgliedstaaten sollten zur Umsetzung nicht gezwungen werden; stattdessen sollte die ETV TAF sicherstellen, dass zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs alle IT-Investitionen und Entwicklungen im Anwendungsbereich der ETV TAF in harmonisierter und kompatibler Weise erfolgen.

Während oder nach den Tagungen gab es keine Einwände gegen diese Vorgehensweise. Es wurde auch kein alternatives Vorgehen vorgeschlagen. Aus diesem Grund schlägt das Sekretariat der OTIF vor, auf der Grundlage des Szenarios 2b fortzufahren und einen Entwurf für die ETV TAF vorzubereiten, diesen der WG TECH 29-31 zur Prüfung vorzulegen und schließlich dem CTE 10 als Vorschlag zu unterbreiten. Zwischenzeitlich sollten die Bedingungen für die Beteiligung der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten und des Sekretariates der OTIF an der Entwicklung der von der ERA verwalteten technischen Anhänge festgelegt werden.
