



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-16012-CTE9-4.6

01.04.2016

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 beinhaltet, liefert sie noch nicht die Gesamtheit aller Spezifizierungen, die gemäß Artikel 6 § 3 für eine einmalige Zulassung nötig sind. Die ETV/TSI beinhaltet auch neue Spezifizierungen zu Funktionen, die vormalig 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. ENTWICKLUNG UND STRUKTURIERUNG DER ARBEIT

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.“ Diese Erklärung wurde auch in der Strategie und im Umsetzungsplan für die ETV LOC&PAS berücksichtigt, die der WG TECH 20 vom 11. September 2013 in Istanbul vorgelegt wurden.

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 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).

1. Einmalige Zulassung: Für das Fahrzeug dürfen keine Sonderfälle gelten, die seine Kompatibilität mit der Infrastruktur beeinflussen,
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

Die WG TECH bestätigte sowohl die Relevanz von Spezifikationen zum Einsatz von Personenwagen im internationalen Verkehr als auch das Modell in Abbildung 1.

Bei der Entwicklung technischer Vorschriften entwirft die ERA normalerweise zunächst einen Vorschlag; hierzu wird sie von einer Arbeitsgruppe aus nationalen Sicherheitsbehörden, Vertretern des Sektors und des Sekretariates der OTIF unterstützt. Diesen Vorschlag übermittelt sie dann der Europäischen Kommission als Empfehlung. Die Kommission schlägt die Spezifikationen daraufhin dem Ausschuss für Eisenbahnhinteroperabilität und -sicherheit (RISC) vor, in dem EU-Mitgliedstaaten vertreten sind. Das Sekretariat der OTIF wird als Beobachter ebenfalls zu den Treffen des RISC eingeladen. Nach einer positiven Stellungnahme des RISC nimmt die Kommission die Spezifikationen an, woraufhin sie als EU-Recht veröffentlicht werden.

Der Fachausschuss für technische Fragen und seine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH) beginnt mit den Übertragungsarbeiten der EU-Spezifikationen ins COTIF erst, wenn die EU-Vorschriften stabil sind (nach der Stellungnahme des RISC). Diese Arbeitsabfolge wurde deswegen so festgelegt, um nicht gleichzeitig auf zwei Ebenen Entwicklungen zu haben und so Inkompatibilitäten und komplizierte Koordinierungsbemühungen zu vermeiden.

3. EINMALIGE ZULASSUNG

Bei der ersten der oben aufgeführten Kategorien der Fahrzeugzulassung, lag die Bestimmung entsprechender Spezifikationen im Tätigkeitsbereich der ERA. Die ERA hat daher im April 2014 die Arbeitsgruppe „*Unique Authorisation*“ eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe hat ihre Arbeiten im Dezember 2015 abgeschlossen und der Europäischen Kommission eine entsprechende Empfehlung unterbreitet. In dieser Empfehlung wurde das Hinzufügen eines aus folgenden zwei Teilen bestehenden zusätzlichen Abschnitts 7.1.4 vorgeschlagen:

- Bedingungen in Bezug auf die EG-Prüfung,
- Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der Erstinbetriebnahmegenehmigung.

In einem nächsten Schritt sollten die Anforderungen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der EU mit Blick auf eine etwaige Annahme als Änderung der TSI LOC&PAS diskutiert werden. Danach werden die Vorschriften dem CTE zur Annahme im Anwendungsbereich des COTIF vorgeschlagen werden.

4. HARMONISIERUNG DER FAHRZEUGSCHNITTSTELLEN

Die Diskussionen zur zweiten Kategorie, der Harmonisierung von Fahrzeugschnittstellen, wurden von der ERA-Arbeitsgruppe im Januar 2016 aufgenommen, basierend auf einer im Vorfeld von der WG TECH diskutierten und revidierten Liste an Anforderungen. Die Idee ist es, einen neuen Abschnitt mit zusätzlichen Anforderungen zu schaffen, um die Eingliederung eines TSI/ETV-kompatiblen und/oder bestehenden RIC-Personenwagens in einen Zug zu erleichtern. Die Anwendung dieses neuen Abschnitts wird freiwillig sein, wird er jedoch angewendet, erhält der Wagen eine besondere Kennzeichnung mit Angabe seiner besonderen technischen Eigenschaften.

Zu den in diesem neuen Abschnitt enthaltenen Parametern zählen:

- Verweise auf bestehende/geänderte TSI-Klauseln, wodurch diese auf Personenwagen anwendbar werden, wie z. B. manuelle UIC-Kupplungs- oder UIC-Bremssysteme,
- Übergänge,
- Energieversorgung,
- Kabel und Stecker zur Datenübertragung,
- Datenübertragungsprotokoll,
- Kennzeichnungen.

Verschiedene Normierungsarbeiten müssen noch abgeschlossen werden, bevor diese Vorschriften erfolgreich angewendet werden können. Aus diesem Grund steht die ERA in Kontakt zu CEN, CENELEC und UNIFE.

5. SEKTORHARMONISIERUNG

Eine über die vorgenannten Kategorien (einmalige Zulassung und Harmonisierung der Schnittstellen) hinausgehende Harmonisierung liegt in der Hand des Sektors. Für nicht abgedeckte Elemente, die für die Wirtschaft aber entscheidend sind, können multilaterale Verträge abgeschlossen werden. So kann der Sektor sich z. B. auf eine Änderung des RIC-Abkommens einigen oder sonstige nützliche Vorschriften beschließen.

6. NÄCHSTE SCHRITTE

Sobald die ERA ihre Arbeiten abgeschlossen und der Kommission alle relevanten Empfehlungen sowohl für die einmalige Zulassung (geschehen im Dezember 2015) als auch für die Fahrzeugschnittstellen (geplant für das zweite Halbjahr 2016) übermittelt hat, wird die Kommission die Stellungnahme der EU-Mitgliedstaaten einholen und die Vorschriften entsprechend annehmen. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass der Entscheidungsprozess der EU aller Wahrscheinlichkeit nach parallel zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpaketes ablaufen wird.

Der EU-Prozess wird vermutlich Ende 2016/Anfang 2017 zu Änderungen an der TSI LOC&PAS führen, woraufhin dem CTE entsprechende Änderungen für die ETV LOC&PAS vorgeschlagen werden.

* * *