
Europäische regulative Aktivitäten im städtischen und regionalen Schienenverkehr

Normung & Direktiven

Womit alles begann

- Regulierung des Eisenbahnwesens – Interoperabilitätsrichtlinien *
(technische / TSI ** und organisatorische Harmonisierung)
 - ➔ High Speed 1996/48/EG
 - ➔ Konventionelle Eisenbahnen 2001/16/EG
 - Güterverkehr
 - Personenverkehr
 - ➔ Gültig auf dem Trans Europäischen Netzwerk TEN



* Europäische Richtlinien müssen in nationale Gesetze umgesetzt werden

** TSI = Technische Spezifikation Interoperabilität

Womit alles begann

- Aktivitäten aus Frankreich (RATP) Regulierung für den städtischen und regionalen Schienenverkehrs zur Ausnahme der eigene Verkehre** aus der 2001/16/EG
- UITP wurde von der RATP genutzt um eine neue Urban Rail Direktive (URD) über die DG ENTR* zu initiieren um die Regulierung des städtischen Schienenverkehrs zu bestimmen (Ausschreibungsmarkt)
- Dies konnte in einer Umfrage verhindert werden, bei der im wesentlichen die BOStrab-Unternehmen gegen eine Direktive stimmten
- Hiernach wurde im Auftrage der DG ENTR von der Unternehmensberatung INTERFLEET eine Studie erstellt, die bescheinigte, dass eine Regulierung für diesen Bereich nicht ökonomisch sinnvoll ist
- Freiwillige Normung wurde von der Studie und dem Urban Rail Sektor als Ziel akzeptiert
- Hierzu wurde von UITP und UNIFE die Urban Rail Platform (URP) gegründet

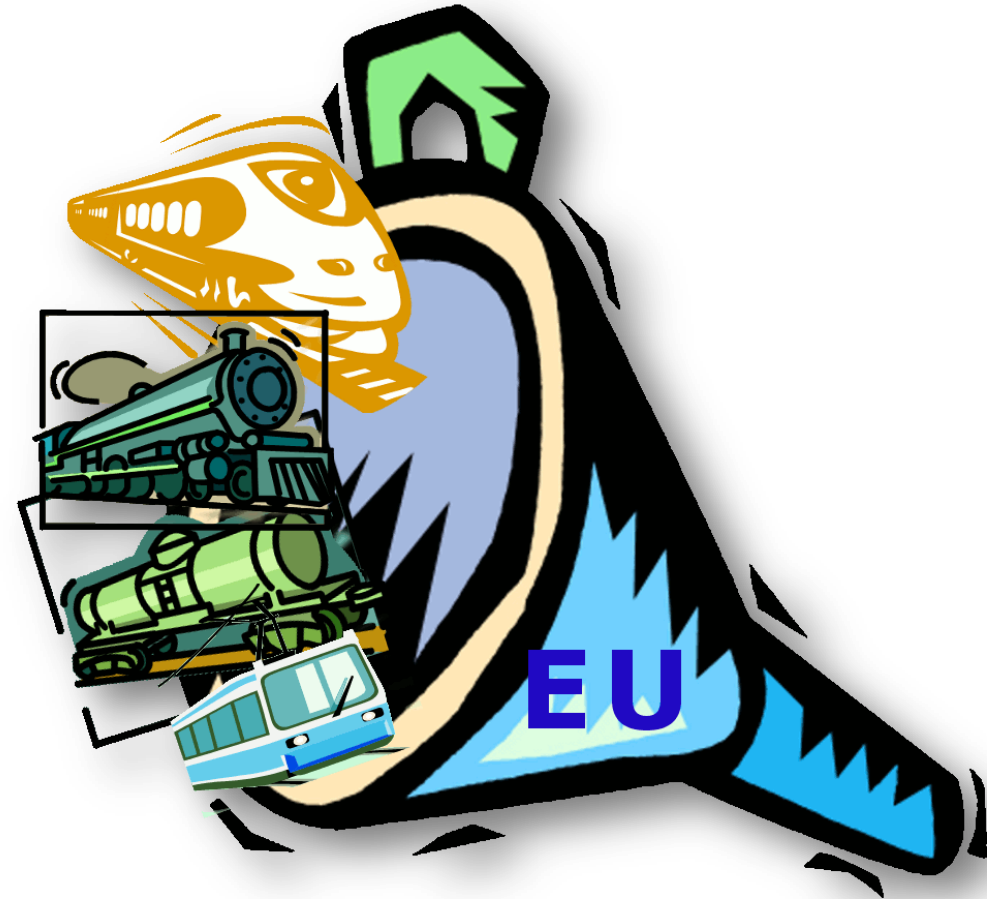


** RER S-Bahn Paris SNCF/RATP

*DG ENTR = „Kommission für Wirtschaft der EU“

Womit alles begann

- VDV ist durch Hr. Stahlberg in der URP vertreten
- Im Rahmen der URP wurde nun auch die DG MOVE* integriert
- Überarbeitung der Interoperabilitätsrichtlinie in 2008 durch die DG MOVE
 - ➔ Zusammenfassung der High Speed und konventional Rail Direktiven
 - ➔ Grundsätzliche Ausweitung auf alle Schienenverkehre
- URP findet eine neue Rolle und beginnt die Interessen von „Urban Rail“ gegenüber DG MOVE* zu vertreten



*DG MOVE = „Kommission für Verkehr der EU“

Aktuelle Interoperabilitätsdirektive 2008/57/EG

- Die neue Interoperabilitätsrichtlinie der 2008/57/EG wird erweitert und enthält nun als Geltungsbereich alle Schienenbahnen, von der durch Art der Umsetzung in nationales Recht folgende Bahnsysteme ausgenommen werden können:
 - a) *Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme;*
 - b) *Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und nur für die Personenbeförderung im örtlichen (local) Verkehr, Stadt- und Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen,*
 - c) *Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum und ausschließlich auf diesen Infrastrukturen genutzte Fahrzeuge, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer für den eigenen Güterverkehr bestehen,*
 - d) *Infrastrukturen und Fahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.*

Aktivitäten der EU-Kommission

- Am 13. Oktober 2009 hat der Direktor Landverkehr der (ehemaligen) EU-DG TREN (jetzt DG MOVE) in einem Schreiben an die EU-Mitgliedstaaten einiges Interessantes hierzu geschrieben.
- Die Option nach Art. 1 Abs. 3 **könnte dahingehend ausgelegt werden**, dass die genannten Bahnsysteme **als Teil des allgemeinen Anwendungsbereichs der Richtlinie gelten**, sofern sie nicht davon ausgenommen sind.
Das bedeutet, dass für bestimmte Infrastrukturen und Fahrzeuge, vor allem **Schienennahverkehrssysteme, erstmals Interoperabilitätsanforderungen gelten** können, je nachdem, wie der einzelne Mitgliedstaat bei der Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht entscheidet.
Es handelt sich hierbei um einen unbeabsichtigten Effekt der Richtlinie und zwar nicht nur, weil er nicht mit den Zielen der Richtlinie gemäß Art. 1 in Einklang steht, sondern u. a. auch, weil die so genannten "grundlegenden Anforderungen" an die Interoperabilität nicht für den Schienennahverkehr entwickelt wurden und das in der Richtlinie vorgeschriebene Verfahren für die Inbetriebnahme für solche Schienensysteme nicht geeignet ist.

EU-Kommission – Vorschlag für Verfahren

- Es soll dreistufig vorgegangen werden:
 - 1) Ausnahme der Bereiche a und b (aus Deutscher Sicht städtischen Schienenbahnen und regionale Bahnen) aus dem Anwendungsbereich der Interoperabilitäts-Richtlinie **durch die Mitgliedsstaaten**
 - 2) Mandat für die Erstellung eines **harmonisierten europäischen Normenwerkes** für die Bereiche a und b.*
 - 3) Nachfolgende Erörterung durch die Kommission, ob die städtischen Schienenbahnen endgültig in die Interoperabilitäts-Richtlinie aufzunehmen wären (ggf. durch Aufnahme eines neuen Anhangs auf Basis des Normenwerkes. Letzteres ist ohne Beteiligung des EU-Parlaments möglich).

* DG-ENTR vergibt Auftrag/Mandat an die Normungsinstitute CEN/CENELEC harmonisierte Normen zu erstellen (in einer bestimmten Zeit). **Harmonisierte Normen** sind über Gesetze/Direktiven verpflichtend in der Anwendung.

Auswirkung von verbindlichen EU-Normen!



Aktivitäten zur Umsetzung in nationales Recht

- Das BMVBS hatte zunächst keine Aktivitäten zur Ausnahme der Bereiche a)-d) auf den Weg gebracht, zeitgerechte Umsetzung der Richtlinie war noch nicht begonnen
- VDV bat das BMVBS um Stellungnahme
- Stellungnahme durch BMVBS erfolgte nur zum Bereich a)
 1. Eine Ausnahme in Deutschland ist dadurch gegeben, dass eine Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie nur im Eisenbahnbereich erfolgt (AEG) und der nach PBefG geregelte Bereich (BOStrab) unberührt bleibt.
 2. Zunächst **Befürwortung eines harmonisierten Normenwerkes**, was bedeuten würde, dass eine EU-Regulierung über die verpflichtende Normung auch für den Bereich a) eingeführt wird (**könnte bedeuten: gesetzliche Fremdbestimmung der Regelwerke für BOStrab**)
 3. Zustimmung, dass weitere gesetzliche Regulierungen erst hiernach diskutiert werden (**könnte bedeuten: Abschaffung der BOStrab**)

VDV-Aktivitäten

- VDV gründet die „Deutsche Urban / Regional Rail Spiegelgruppe“ (DURRS)

- **Ziel:**
 - ➔ Sicherung der bestehenden nat. flexiblen Regelwerke in Deutschland (z. B. BOStrab, FVNE, VDV-Schriften) im Rahmen einer freiwilligen Normung
 - ➔ Unterstützung der deutschen Vertreter in der URP und des BMVBs in diesem Sinne

- **Mitglieder:**
 - ➔ VDV (Betreiber inkl. DB AG)
 - ➔ VDB (Industrie),
 - ➔ BMVBS,
 - ➔ Vertreter der Landesverkehrsministerien

VDV-Aktivitäten

- DURSS sieht Risiken, dass vor dem Hintergrund der Umsetzung der 1370/EG nach 2019 durch die EU-Aktivitäten Fakten mit den folgenden Auswirkungen geschaffen werden
 - ➔ BOStrab Konformität könnte gefährdet werden, was bedeutet, dass die bestehenden Systeme und Betriebsformen mit hohem finanziellen Aufwand an neue Regelwerke angepasst werden müssen:
 - Fahren auf Sicht (Manueller Betrieb) ->Automatischer Betrieb
 - Fahrzeuganforderungen (Festigkeitsanforderungen, ...)
 - Sicherheitsanforderungen (Bahnsteigtüren, kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung, ...)
 - Abnahmeregulierung (Verlagerung an eine Europäische Behörde z. B. ERA,
 - Verlust von lokalen flexiblen Lösungen, als Auswirkung einer Ausschreibungsmarkt orientierten Normung (s. Folien 2)
 - ...

VDV-Aktivitäten

■ Aufgaben:

- Koordinierung und Begleitung der europäischen gesetzlichen und normativen deutschen Aktivitäten im städtischen und regionalen Schienenverkehr (URP)
- Erarbeitung eines gemeinsamen Positionspapiers zum 3 stufigen Prozess
 - Direkte Ausnahme der Bereiche a)-d) durch das BMVBS
 - freiwillige Normung wird grundsätzlich befürwortet jedoch nicht als Bestandteil gesetzlicher Regulierungsvorgaben
 - dauerhaft Ausnahme der Bereiche a)-d) aus der Interoperabilitätsdirektive
- Begleitung der URP für die Erstellung der grundsätzlichen Anforderungen („essential requirements“) für die freiwillige Normung
- Begleitung der URP und europäischer Normungsgremien für die Erstellung eines Normungsprogramms auf freiwilliger Basis

Aktueller Status Normung I

- „Fundamental Requirements“ der URP
 - ➔ Erster Entwurf der UITP wurde auf Basis der DURRS Vorschläge überarbeitet
 - Änderung der Struktur („Heavy Rail“ -> BOStrab)
 - Erweiterung und Anpassung der Inhalte z. B.
 - ➔ Regionale / betriebl. Anforderungen vers. Übergeordnetes Sicherheitsmanagement
 - ➔ Kategorisierung der Betriebsformen (Tram/Stadtbahn/U-Bahn.../)
 - ➔ Ergänzung Sicherungssystem (Berücksichtigung der Betriebsformen Fahren auf Sicht, Fahrsperr)
- **EU erteilt Mandat für eine freiwillige Normung in 2011 den Standardisierungsinstituten CEN - CENELEC & ETSI**

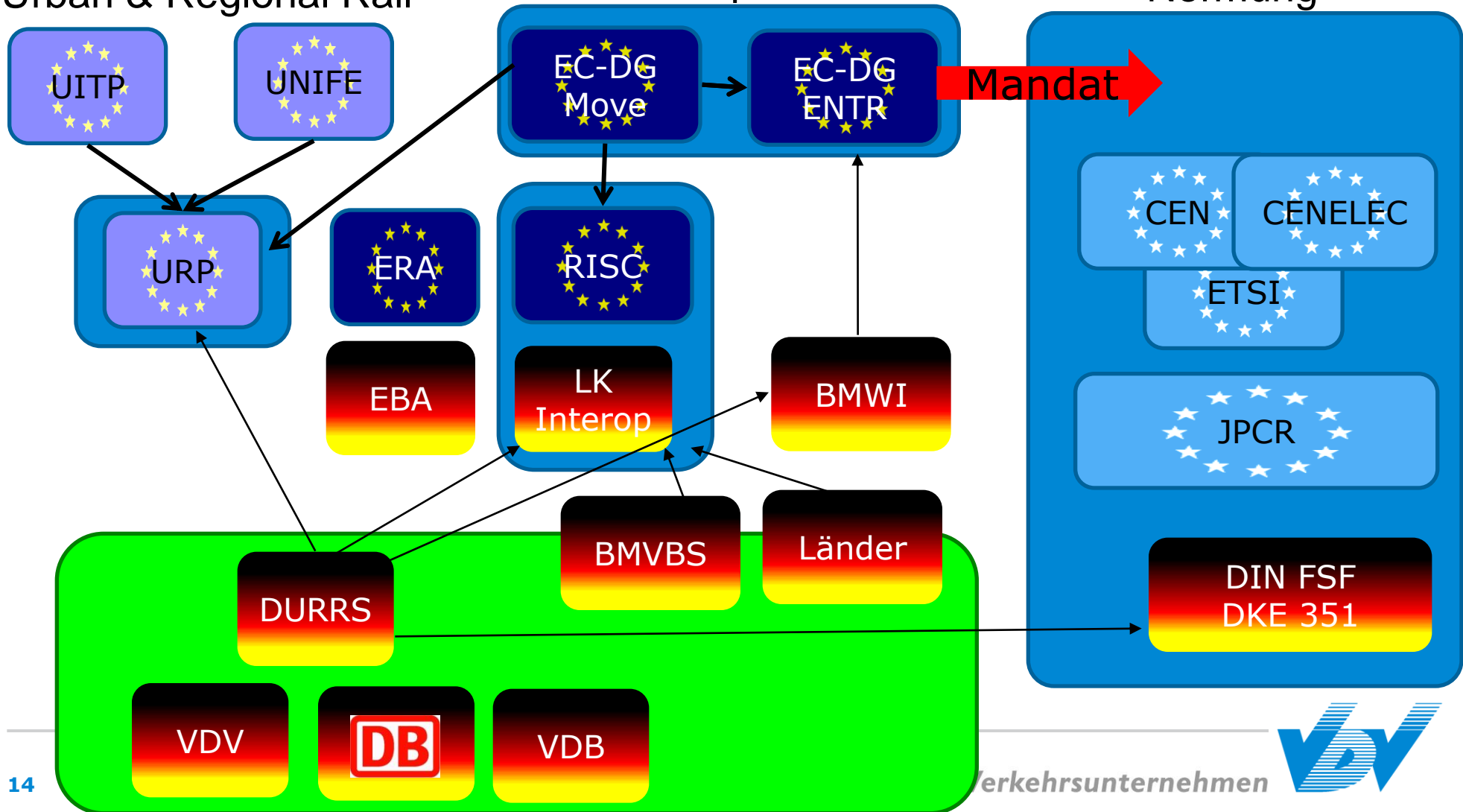
Beteiligte Organisationen

im Bereich der Regelungen von Schienenverkehren (Sicht)

Urban & Regional Rail

InterOp-Rail

Normung

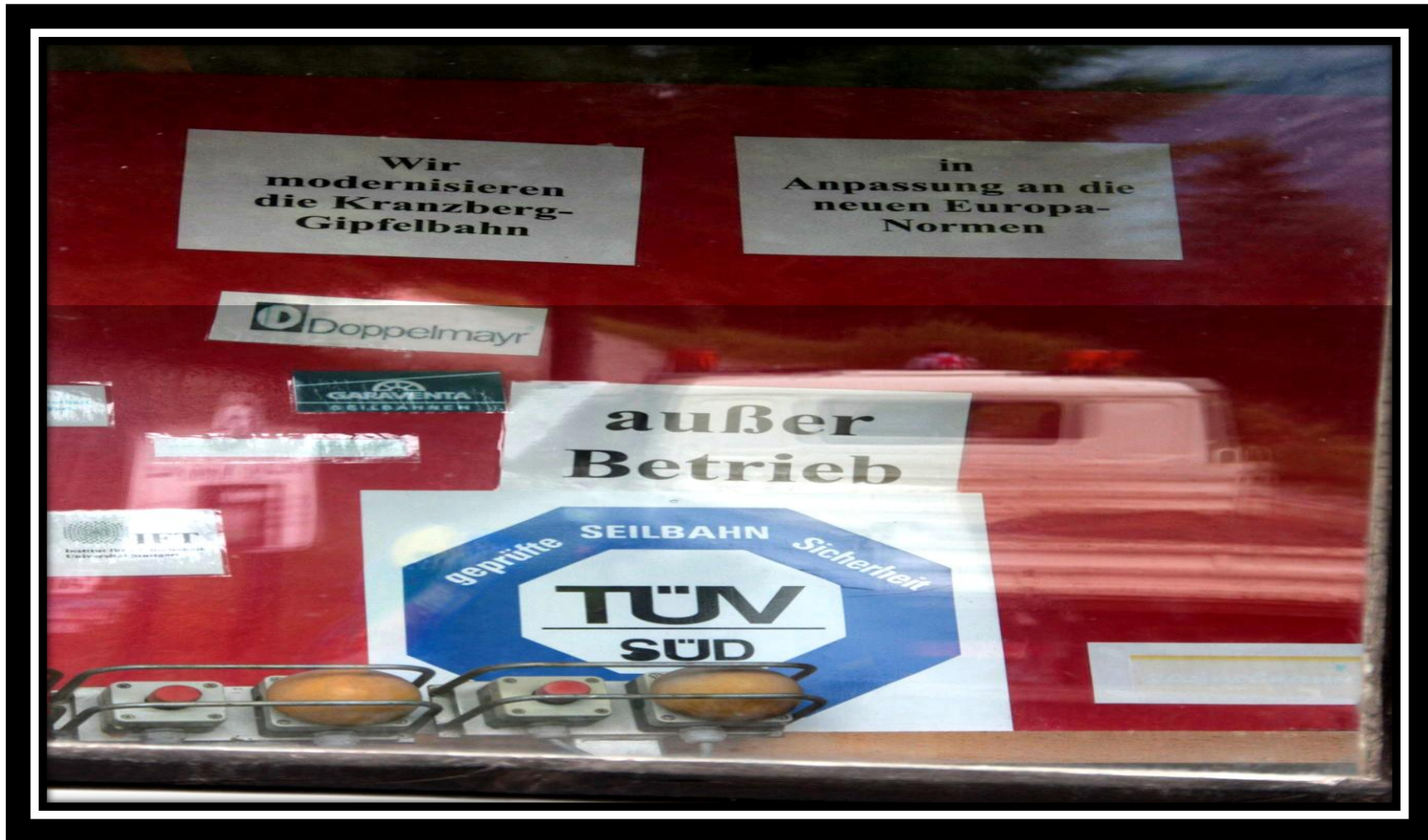


EU-Kommission – Vorschlag für Verfahren

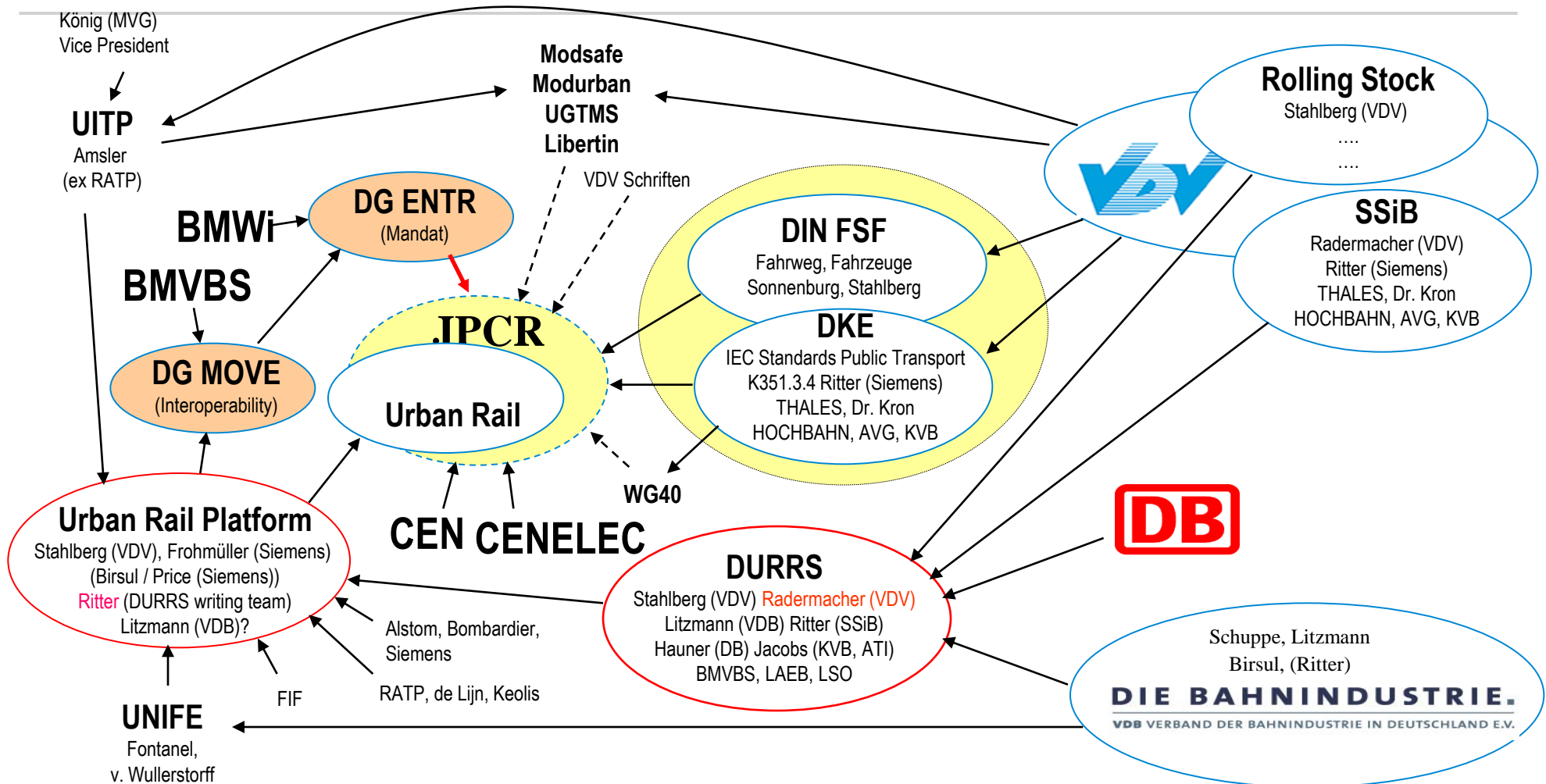
- Es soll dreistufig vorgegangen werden:
 - 1) Ausnahme der Bereiche a und b (aus Deutscher Sicht städtischen Schienenbahnen und regionale Bahnen) aus dem Anwendungsbereich der Interoperabilitäts-Richtlinie **durch die Mitgliedsstaaten**
 - 2) Mandat für die Erstellung eines „**harmonisierten**“ europäischen Normenwerkes für die Bereiche a und b.*
 - 3) Nachfolgende Erörterung durch die Kommission, ob die städtischen Schienenbahnen endgültig in die Interoperabilitäts-Richtlinie aufzunehmen wären (ggf. durch Aufnahme eines neuen Anhangs auf Basis des Normenwerkes. Letzteres ist ohne Beteiligung des EU-Parlaments möglich).

* DG-ENTR vergibt Auftrag/Mandat an die Normungsinstitute CEN/CENELEC harmonisierte Normen zu erstellen (in einer bestimmten Zeit). **Harmonisierte Normen** sind über Gesetze/Direktiven verpflichtend in der Anwendung.

Verbindlichen EU-Normen!



Struktur der Urban Rail Aktivitäten



- Normungsorganisationen
- Politik

JPCR = Joint Programming Committee Rail



Aktueller Status Normung II

- Programmkomitee im JPCR (Joint Programming Committee Rail) hat die Arbeit im Dezember 2010 aufgenommen
 - ➔ Zusammensetzung: Mitglieder URP, DURRS, weitere Experten
 - ➔ Definition des Umfangs der Normungsarbeiten
- DURRS hat bisher die folgenden Normungsaktivitäten für den Bereich System und LST/ZST dem JPCR vorgeschlagen
 - ➔ Bau & Betrieb von städtischen Schienenbahnen (Basis Fundamental Requirements)
 - ➔ Sicherheit von städtischen Schienenbahnen
 - ➔ Signalanlagen für städtische Schienenbahnen
- Insgesamt liegen derzeit 38 Normungsvorschläge vor (Fahrzeuge/E-Anlagen/etc.)

Fazit

- DURSS sieht Risiken, dass vor dem Hintergrund der Umsetzung der 1370/EG nach 2019 durch die EU-Aktivitäten Fakten mit den folgenden Auswirkungen geschaffen werden
 - ➔ Die für die Normungsaktivitäten erforderlichen Ressourcen sind bei keinem der Beteiligten (Verbände, VU und Industrie) verfügbar
- Verstärkte Begleitung und Einflussnahme auf die EU-Aktivitäten sowohl durch VDV als auch VU und Industrie ist zwingend erforderlich
- Frage:
 1. Wie stellen wir vor dem Hintergrund der derzeitigen Ressourcen sicher, dass eine ausreichende Einflussnahme im Sinne der Verkehrsunternehmen erfolgt?
 2. Was könnte passieren wenn ein entsprechendes Engagement der deutschen Seite nicht erfolgt?

Ausblick



- **Start der detaillierten Normungsarbeiten im 1. Halbjahr 2012 (freiwillige Mitstreiter & -arbeiter gesucht!)**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

