



**EUROPÄISCHE KOMMISSION**

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

DIREKTION D - Landverkehr

**D.2 - Eisenbahnverkehr und Interoperabilität**

Brüssel, den 28. Januar 2011

**M/483 DE**

**PLANUNGS- UND NORMUNGAUFTRAG  
AN DIE EUROPÄISCHEN NORMUNGSGREMIEN  
AUF DER GRUNDLAGE DER RICHTLINIE 2008/57/EG ÜBER DIE  
INTEROPERABILITÄT DES EISENBAHNSYSTEMS IN DER EUROPÄISCHEN  
UNION**

**1. BEGRÜNDUNG**

- 1.1 Gemäß Titel VI des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union werden die Ziele des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt.
- 1.2 Gemäß Titel XVI des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und in Erwägung, dass die transeuropäischen Netze einen wesentlichen Faktor für die Konsolidierung des Binnenmarkts und die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts darstellen, trägt die Europäische Union zum Auf- und Ausbau solcher Netze bei und fördert deren Verbund und Interoperabilität. Im Hinblick auf diese Ziele muss die Europäische Union eine Reihe von Leitlinien für die transeuropäischen Netze aufstellen und Maßnahmen insbesondere auf dem Gebiet der technischen Standardisierung ergreifen, die notwendig sind, um Interoperabilität der Netze zu gewährleisten.
- 1.3 Die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>1</sup> legen u. a. die Merkmale des transeuropäischen Eisenbahnsystems fest.
- 1.4 Am 17. Juli 2008 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems (Neufassung).
- 1.5 Gemäß der Richtlinie 2008/57/EG beruht die Interoperabilität des Eisenbahnsystems auf sämtlichen ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Richtlinie gegeben sein müssen.
- 1.6 Um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität zu gewährleisten, wird jedes Teilsystem des Eisenbahnsystems durch „technische

---

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996; ABl. L 228 vom 9.9.1996.

Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) erfasst, in denen die Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen festgelegt sind. Diese Spezifikationen können ausdrücklich auf europäische Spezifikationen, einschließlich europäische Normen, verweisen.

- 1.7 Daher zielt dieser Auftrag auf die Ausarbeitung von Normen ab, die die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems auf der Grundlage der Richtlinie 2008/57/EG unterstützen. Er ersetzt den Auftrag M 275 vom 13. November 1998 auf dem Gebiet der Eisenbahnausrüstung für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und den Auftrag M 334 vom 22. Mai 2003 auf dem Gebiet der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

## **2. BESCHREIBUNG DES AUFTRAGS**

- 2.1 Hinsichtlich der Anforderungen aus der Richtlinie 2008/57/EG werden CEN, CENELEC und ETSI aufgefordert, die Arbeiten in zwei Phasen durchzuführen.

### Planung

Zunächst sind die europäischen Normungsgremien (CEN, CENELEC und ETSI) aufgefordert, mit Blick auf die Anforderungen aus der Richtlinie 208/57/EG ein gemeinsames Normungsprogramm auszuarbeiten. In dem Programm ist klar dazulegen, welche Arbeiten notwendig sind, um die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie zu erfüllen, unter Angabe von Schwerpunkten, Begründungen und gegebenenfalls Vorschlägen für die Phasen seiner Durchführung mit entsprechenden Zeitplänen.

Das gemeinsame Normungsprogramm hat die Normungsarbeiten und Normen im Zusammenhang mit Auftrag M 275 vom 13. November 1998 auf dem Gebiet der Eisenbahnausrüstung für die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und mit Auftrag M 334 vom 22. Mai 2003 auf dem Gebiet der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems zu berücksichtigen. Es sollte so gestaltet sein, dass keine Überschneidungen entstehen und die Vorschläge und Schwerpunktsetzung ihrer Elemente bewertet werden können.

### Normung

In der zweiten Phase sind CEN, CENELEC und ETSI aufgefordert, die in der ersten Phase ermittelten Normen nach dem vereinbarten Zeitplan auszuarbeiten.

- 2.2 Sofern Ausrüstungen unter den Anwendungsbereich anderer Richtlinien fallen, die bereits gelten oder bekanntermaßen ausgearbeitet werden, sollten sich die unter diesem Auftrag ausgearbeiteten Normen nicht mit Aspekten überschneiden, für die auf der Grundlage anderer Richtlinien Aufträge erteilt wurden. Allerdings sollten die Normen andere einschlägige europäische Normen, die bereits gelten oder in Vorbereitung sind, berücksichtigen und gegebenenfalls auf sie verweisen. Auch sind die Auswirkungen auf andere Aspekte der EU-Politik zu berücksichtigen - wie etwa auf Fragen der Umwelt, Gesundheit und Sicherheit sowie der Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen und ältere Personen.

### **3. EINZUBEZIEHENDE GREMIEN**

- 3.1 Die Europäische Eisenbahnagentur und die europäischen Normungsgremien haben ihre Zusammenarbeit in einer am 10. Mai 2007 unterzeichneten Absichtserklärung festgelegt. Auf der Grundlage dieser Erklärung wird die Agentur die Kommissionsdienststellen und die europäischen Normungsgremien über den Bedarf an Normungstätigkeiten zur Ausarbeitung der TSI unterrichten und die Normungsaufträge verfolgen.
- 3.2 Bei der Ausarbeitung von Normen sollte ein größtmögliches Spektrum von Interessengruppen, einschließlich internationaler und europäischer Verbände, einbezogen werden. Hierunter fallen Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und für die Eisenbahn zuständige Regulierungsstellen, die Hersteller und Einrichter von Eisenbahnmaterial und Fahrzeugen, andere Wirtschaftszweige aus dem Umfeld des Eisenbahnsektors und die Fahrgastgruppen. Als unabdingbar gilt insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (Union Internationale des Chemins de fer (UIC)), dem Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (Union de l'Industrie Ferroviaire Européenne (UNIFE)), der GEB (Gemeinschaft Europäischer Bahnen), der EIM (European Rail Infrastructure Managers), der ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation), der Internationalen Privatgüterwagen-Union (Union Internationale des Wagons Privés (UIP)), der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (Union Internationale Rail-Route (UIRR)) und der European Rail Freight Association (ERFA).
- 3:3 Gegebenenfalls werden CEN, CENELEC und ETSI Vertreter von Verbraucherorganisationen (ANEC), von Umweltschutzverbänden (ECOS) und von Arbeitnehmern (ETUI), von kleinen und mittleren Unternehmen (NORMAPME, UEAPME) und von Organisationen hinzuziehen, die Personen mit Behinderungen und ältere Menschen (EDF und EGE) vertreten.

CEN, CENELEC und ETSI sind auch aufgefordert das Gemeinsame Forschungszentrum der Generaldirektionen der Europäischen Kommission zu konsultieren damit deren Kompetenz in die Normungsarbeit einfließen kann.

### **4. AUSFÜHRUNG DES AUFTRAGS**

- 4.1 Unter Berücksichtigung der Ausarbeitung der TSI sind die Aufgaben der ersten Phase dieses Auftrags innerhalb von sechs Monaten nach Auftragsannahme abzuschließen. Im Ergebnis liegt ein Normungsprogramm für die Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems vor. Nach Annahme durch die zuständigen Kommissionsdienststellen wird das Normungsprogramm dem auf der Grundlage der Richtlinie 1998/34/EG eingesetzten Ausschuss für Normen und technische Vorschriften und dem auf der Grundlage von Richtlinie 2008/57/EG eingesetzten Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und – sicherheit zur Stellungnahme vorgelegt.
- 4.2 Bei befürwortenden Stellungnahmen sind die für die zweite Phase dieses Auftrags vorgesehenen Aufgaben programmgemäß und innerhalb der in der ersten Phase vereinbarten Fristen durchzuführen.
- 4.3 Dieser Auftrag kann bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt nach Anhörung der genannten Ausschüsse geändert werden. Die europäischen Normungsgremien

werden etwaige Änderungen des Programms der Kommission mitteilen, die diese gegebenenfalls dem Ausschuss für Normen und technische Vorschriften und dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und –sicherheit vorlegen wird.

- 4.4 CEN, CENELEC und ETSI haben die vorstehenden Normenentwürfe fristgerecht vorzulegen. Die europäischen Normen sind innerhalb der vereinbarten Fristen zu verabschieden. Bis dahin müssen die drei Sprachfassungen (DE, EN und FR) sowie die korrekten Titel in den übrigen Amtssprachen der Gemeinschaft vorliegen.
- 4.5 Die auszuführenden Arbeiten und ihre Ergebnisse sind vernetzt, kompatibel und für CEN, CENELEC und ETSI wechselseitig annehmbar.
- 4.6 Die verabschiedeten europäischen Normen sollten in nationale Normen umgesetzt werden und abweichende nationale Normen sind innerhalb von sechs Monaten nach Annahme der Normen aus den Verzeichnissen der nationalen Normungsgremien zu löschen.
- 4.7 Mit der Annahme dieses Normungsauftrags durch CEN, CENELEC und ETSI beginnt die Stillhaltefrist gemäß Artikel 7 der Richtlinie 98/34/EG vom 22. Juni 1998 in ihrer geänderten Fassung (ex. 83/189/EWG vom 28. März 1983)