



PRESSEMITTEILUNG 29/2014

---

## **Paris - Erfolgreiche erste Konferenz zur Standardisierung im Bahnbereich**

### ***Von technischen Merkblättern hin zu internationalen Eisenbahnstandardisierung - historische Chance zur Vereinheitlichung im Bahnbereich***

(Paris, 10. Juni 2014) Am 10. Juni 2014 organisierte der Internationale Eisenbahnverband (UIC) in Paris die erste Konferenz zur Eisenbahnstandardisierung, zu der alle wichtigen Partner aus den maßgeblichen Bereichen zusammen kamen: internationale Organisationen, Fachverbände, Industrie, Hersteller und Ersteller der rechtlichen Rahmenvorgaben sowie andere im Sektor tätigen Akteure hatten Gelegenheit, den Stand der bahntechnischen Vorschriften und Regelwerke zu erörtern.

Sie wurde genutzt, um das weitere Vorgehen im Bereich der Standardisierung zu überdenken. Die Beteiligten konnten sich zur künftigen und strategischen Anreicherung der Standards austauschen, im Rahmen derer Erfahrungen und Erkenntnisse ausgetauscht und technische Optionen gewählt werden sollen, sodass die Mindestanforderungen für Interoperabilität und Sicherheit zur Erleichterung des täglichen Betriebs zielführend formuliert und klar strukturiert sind.

Seit die Standardisierung in der Generalversammlung der UIC im Dezember 2010 in Peking thematisiert wurde, wurden wichtige Schritte unternommen: die Standardisierungsplattform wurde eingerichtet, die International Railway Standards IRS wurden eingeführt und ferner wurden die 'Cluster' zur Wiederherstellung der wirtschaftlichen und technischen Verknüpfung zwischen den Normen und dem effektiven Betrieb identifiziert.

Eröffnet wurde die Konferenz mit Reden von Wladimir Jakunin, Präsident der Russischen Bahnen und UIC-Präsident, Jean-Pierre Loubinoux, UIC-Generaldirektor, Alberto Mazzola, Vizepräsident für Internationale Angelegenheiten der Ferrovie dello Stato Italiane in Vertretung des UIC-Vizepräsidenten und Libor Lochman, Geschäftsführender Direktor der Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber.

UIC-Präsident Wladimir Jakunin betonte in seinem schriftlichen Statement, die wegweisende Entscheidung der Generalversammlung der UIC im Juli 2012 sei der Startschuss für die Integration der Standards für die Spurweiten 1520 mm und 1435 mm gewesen. „[...] *Mehr denn je braucht der Transportsektor internationale Standards, die effiziente Dienstleistungen und hochwertige Qualität sowie eine leistungsfähige Organisation sicher stellen. Wenn die Fragen der Standardisierung gelöst sind, werden die betriebliche Kompatibilität und Integrität des Bahnsystems gesichert sein.*“

Jean-Pierre Loubinoux, UIC-Generaldirektor, erläuterte, die europäischen Hersteller und Akteure wirkten gezielt auf die weltweite Förderung und Umsetzung der Standards hin. Auch die Synergien mit der Industrie und der Europäischen Union im Rahmen von Shift2Rail sollte zur Harmonisierung und Interoperabilität beitragen.

Ferner käme die Standardisierung auch den neuen Projekte für interkontinentale Strecken und den künftigen Korridoren zwischen Europa und Asien zugute, insbesondere für die Übergänge zwischen den Spurweiten 1435 und 1520 mm. Eine solche Harmonisierung habe selbstverständlich verschiedene Aspekte und umfasse die Technik und den Betrieb genauso wie rechtliche und Personalfragen. [...] Die Zielsetzungen für den Bahnverkehr seien überall gleich, allerdings seien die Mittel und Strategien zur ihrer Erreichung auf Grund der erforderlichen Leistung, der Amortisation der Investitionen oder auch der Pflicht zur Aufrechterhaltung des Verkehrs sehr unterschiedlich.

Alberto Mazzola, Vizepräsident für Internationale Angelegenheiten, Ferrovie dello Stato Italiane, der den UIC-Vizepräsidenten vertrat, ergänzte: *“Früher waren die europäischen Eisenbahnunternehmen nicht zersplittert - sie waren mehr oder weniger in staatlicher Hand und der Markt stand weniger unter dem Einfluss der Globalisierung. Diese Situation spiegelte sich auch in der Standardisierung wider, denn die rechtlichen Bestimmungen galten für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die technischen Lösungen waren meist speziell auf die Bahnen zugeschnitten und wurden größtenteils von ihnen selbst entworfen. Diese Situation hat sich nun gewandelt: die rechtlichen Vorgaben und die technischen Spezifikationen sind nunmehr klar getrennt, bleiben allerdings vage im Bezug auf die Systemintegration und Betriebsverfahren, obwohl sie für den Bahnbetrieb von ausschlaggebender Bedeutung sind. Die Erstellung internationaler Eisenbahnstandards kann diese Lücke füllen und wird die Zusammenarbeit mit anderen Standardisierungs- und Normungsgremien fördern. Die UIC sollte weiter in diese Richtung wirken, denn ihr Know How wird sich für alle auszahlen.“*

Libor Lochman, Exekutivdirektor der CER, führte weiter aus: *“Die Standardisierung von Ersatzteilen ist ebenfalls ein wichtiger Punkt. Wir wissen, dass die Hersteller diese Strategie nicht begrüßen und entsprechend Lobbying in die entgegengesetzte Richtung betreiben. Wenn keine Partner für die Festlegung funktionaler Anforderungen der Ersatzteile gefunden werden, rate ich den UIC-Mitgliedern zu einem reinen Vorgehen unter Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen, ohne Einbeziehung des Wettbewerbssektors. Die UIC kann eine ausgezeichnete Plattform bilden, um den Bedarf und die Anforderungen zusammen zu tragen. Diese Spezifikationen müssen auf den betrieblichen Erfahrungen und den bestehenden Anforderungen aufbauen. [...] Ferner empfiehlt die CER der UIC, die Schließung der offenen Punkte in den TSI in die Jahres- und Mehrjahresplanung ihrer Standardisierungsplattform bzw. des Rail System Forums aufzunehmen. Um definitive Lösungen auf diese Fragen zu finden, muss nicht nur den Interessen der Industrie, sondern auch denjenigen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber Rechnung getragen werden. Mangelnde Standardisierung zieht immer vermeidbare Kosten nach sich, die sich auf unsere Kunden niederschlagen. Standardisierung ist kein Rückschritt, sondern ein Sprung nach vorn zur Sicherstellung eines wettbewerbsfähigen Schienenverkehrs in Europa mit höherer Interoperabilität und Kosteneffizienz.“*

Das erste Modul zur "Internationalen Kooperation im Hinblick auf die Erreichung konkreter und greifbarer Ziele" wurde durch Hiroshi Tanaka, Leiter des technischen Bahnforschungsinstituts *Railway International Standards Centre*, Mitglied der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) und der Internationalen Organisation für Normung (ISO), Philippe Citroën, Generaldirector der europäischen Bahnindustrieverbandes (UNIFE) und Gianfranco Cau, Sekretär der Standardisierungsplattform der UIC geführt.

Im zweiten zweiten Modul erläuterten François Davenne, Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und Andreas Schirmer, Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die rechtlichen Implikationen der Standardisierung, insbesondere für die Interoperabilität und die Sicherheit.

Im dritten Modul wurde mit den Vorträgen von Henry Marty-Gauquié, Direktor, Europäische Investitionsbank (EIB), Jean-Pierre Audoux, Geschäftsführer des französischen Bahnindustrieverbandes (FIF), Marco Caposciutti, Technischer Direktor, Ferrovie dello Stato Italiane / Trenitalia und Jean-Marie Bodson, Technischer Direktor von ALSTOM Transport das Thema Investitionen und Technik betrachtet.

Baoshi Huo, Direktor für Wissenschaft und Technologie, China Railway Corporation, Sergey Gerasimenko Stellvertretender Leiter der Abteilung Strategie Technik JSC „Russian Railways“ (RZD) und Marc Antoni, Französische Bahnen (SNCF) debattierten in der abschließenden Sitzung die Frage der weltweit erfolgreichen Projekte der Bahnen.

Zum Abschluss der Konferenz erklärte Jean-Pierre Loubinoux: *„Alle wichtigen Akteure und Fachverbände des Sektors sowie die internationalen Organisationen streben die Standardisierung im Bahnbereich aktiv an. Bei vielen dieser Organisationen (OTIF, ERA, UNIFE, EIB, ...) besteht der Wille zur Zusammenarbeit, deren nachdrücklich angestrebtes Ergebnis den Märkten und der Gesellschaft zugute kommen wird. Standardisierung ist kein Selbstzweck. Sie dient den Nutzern (Kunden, Bürgern, Transportunternehmen, ...), um sichere und nachhaltige Beförderungen gewährleisten zu können, die zuverlässig und energieeffizient durchgeführt werden. Er begrüßt die Bereitschaft der Internationalen Normungsgremien (ISO, IEC...), die Bahnunternehmen in ihre Arbeiten einzubeziehen. Die UIC leiste gerne Unterstützung bei der Definition des Bedarfs der Kunden und der Erwartungen der Bahnbetreiber.*

Zum weiteren Ausbau der Zusammenarbeit im Rahmen der Standardisierung unterzeichnen Jean-Pierre Loubinoux und Frans Vreeswijk, Generalsekretär der IEC, am 12. Juni 2014 in Genf ein Kooperationsabkommen, das die Rollen der UIC und der IEC sowie den Grundsatz ihrer Komplementarität festlegt, sodass alle Aspekte des Bahnsystems bei den Standardisierungsarbeiten abgedeckt sind.

## KONTAKT

UIC-Abteilung Rail System [cau@uic.org](mailto:cau@uic.org), [tieri@uic.org](mailto:tieri@uic.org)

Kommunikationsabteilung der UIC [veron@uic.org](mailto:veron@uic.org)