



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-19005-CTE12-6.4**

**11.04.2019**

Original: EN

## **12. TAGUNG**

---

Arbeitsprogramm

## **1. EINLEITUNG**

Die technischen Vorschriften des COTIF basierten von Beginn an auf den in der Europäischen Union entwickelten Vorschriften. Dies erklärt sich zum Teil dadurch, dass 26 der 42 die APTU und ATMF anwendenden Staaten auch Mitgliedstaaten der EU sind. Die EU-Staaten haben ihre unionsweiten Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen zur Verknüpfung ihrer Eisenbahnsysteme entwickelt, die geschichtsbedingt sowohl technisch als auch betrieblich sehr unterschiedlich sein können.

Das Sekretariat der OTIF wird seine intensive Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, den EU-Institutionen und den Sektororganisationen fortsetzen, um sicherzustellen, dass die Interessen sowohl der EU- als auch der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF berücksichtigt werden. Hierzu gehört auch das Ausarbeiten von Vorschlägen zur fortlaufenden Angleichung der APTU, ATMF und ETV an den technischen Pfeiler des in 2016 angenommenen vierten Eisenbahnpakets der EU.

Das vorliegende Arbeitsprogramm legt die Grundsätze eines nachhaltigen Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr, die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Anlagen zu den ETV und ATMF sowie die Weiterentwicklung der ER EST (Anhang H) dar und enthält einen Vorschlag eines Überarbeitungsplans.

## **2. GRUNDSÄTZE FÜR DIE RECHTLICHEN ENTWICKLUNGEN**

Gemäß dem Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen auf seiner 11. Tagung (12.-13. Juni 2018) werden die folgenden Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Bestimmungen des COTIF herangezogen:

1. Die Harmonisierung der technischen und betrieblichen Vorschriften ist am sinnvollsten, wenn sie auf möglichst breiter geografischer Ebene umgesetzt wird. Daher ist es wichtig, neue Vertragsstaaten anzuziehen. Die Bestimmungen des COTIF sollten in verschiedenen geografischen Gebieten und zwischen Staaten, die unterschiedliche Rechtssysteme haben können, sinnvoll und nützlich sein. Auch der Aufbau des Eisenbahnsystems kann variieren, von wettbewerbsorientierten, offen zugänglichen bis hin zu integrierten, auf staatlichen Monopolen basierten Modellen. Das COTIF sollte als Brücke zwischen diesen unterschiedlichen Modellen fungieren.
2. Die Kompatibilität zwischen den technischen Bestimmungen des COTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts sowie die fortwährende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach gleichwertigen Bestimmungen zugelassen oder genehmigt wurden, sind wichtige Ziele.
3. Die Staaten können den für sie geeigneten Grad der Interoperabilität wählen, d. h. nur den Grenzübergang von Fahrzeugen oder auch den ganzen Züge. Die technischen Vorschriften sollten den Anforderungen auf allen Ebenen gerecht werden und daher entsprechend flexibel sein. Gleichzeitig ist jedoch auch die Entwicklung weitreichender Interoperabilitätsbestimmungen gerechtfertigt, die nur zwischen Staaten angewendet werden können, die den grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge erleichtern wollen.
4. Die Kompatibilität mit dem EU-Recht muss gewahrt bleiben. Dabei können nicht zwangsläufig alle Aspekte übernommen werden, da der allgemeine Anwendungsbereich des COTIF eingehalten werden muss. Elemente aus der Gesetzgebung der Europäischen Union, die nur mit der Marktöffnung verbunden sind, sei es für Dienstleistungen oder für Waren, sollten beispielsweise nicht übernommen werden, da es dafür keine Grundlage im COTIF gibt.
5. Möglicherweise können einige bestehende COTIF-Bestimmungen, die bereits aus dem EU-Recht übernommen wurden, vereinfacht werden, z. B. diejenigen betreffend die

Fahrzeugzulassung/-genehmigung (bestehend aus Prüfungen, Erklärungen, Bescheinigungen usw.). So könnte in Abstimmung mit den Sektororganisationen beispielsweise analysiert werden, ob die Anzahl der verschiedenen Ebenen im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung (IK-Ebene, Teilsystemebene und Fahrzeugebene) tatsächlich sinnvoll ist oder reduziert werden könnte.

6. Die technischen Bestimmungen des COTIF sollten mit dem möglichen Beitritt weiterer regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration vereinbar sein, die die Bedingungen des Artikels 38 COTIF erfüllen. Unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, sollten diese Organisationen ähnliche Rechtsbeziehungen zum COTIF unterhalten können wie die EU derzeit.<sup>1</sup> In diesem Zusammenhang sollte die Machbarkeit in Bezug auf folgende zwei Aspekte analysiert werden:

- die aktuelle Symmetrie zwischen EU-Recht und ATMF gemäß Artikel 3a ATMF,
- die Notwendigkeit eines zweiseitigen Layouts der ETV gemäß Artikel 8 § 9 APTU.

Jede Machbarkeitsanalyse oder jeder Vorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen sollte von konkreten Alternativvorschlägen begleitet werden, die sicherstellen, dass keine Funktionalität verloren geht, sowie von einer Analyse der Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Änderungen.

7. Die technischen Bestimmungen sollten bestehen aus:

- verbindlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Interoperabilität, jedoch beschränkt auf das, was für die Ziele des Übereinkommens und den Anwendungsbereich seiner Anhänge wesentlich ist. Dieses Prinzip ist in den bestehenden ETV fest verankert,
- gegebenenfalls ergänzt durch Empfehlungen für effiziente und harmonisierte Lösungen, deren Anwendung freiwillig ist. Beispiele hierfür sind Anhang C der ETV/TSI Güterwagen und die Entwürfe für austauschbare Reisezugwagen.

### **3. AKTUALISIERUNG DER ETV**

Am 1.3.2019 traten die vom Revisionsausschuss auf seiner 26. Tagung beschlossenen Änderungen der ER APTU und ATMF in Kraft. Die Änderungen gewährleisteten die weitere Vereinbarkeit mit den Bestimmungen der Eisenbahnrichtlinien, die in der Europäischen Union im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets gelten. Nachdem nun zwischen den EU-Eisenbahnrichtlinien und den APTU und ATMF Kompatibilität herrscht, sollten in einem nächsten Schritt detailliertere Subsidiärbestimmungen entwickelt werden.

Die Entwicklungen in den EU-Vorschriften zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets, insbesondere der für das COTIF relevanten TSI, werden voraussichtlich im Mai 2019 abgeschlossen sein. In Anbetracht der Bedeutung, die der Aufrechterhaltung der Äquivalenz zwischen den einschlägigen TSI und ETV zukommt, sollte auch eine Änderung Letzterer vorgeschlagen werden. Einige ETV sind bereits an die neuesten in der EU geltenden Vorschriften angepasst, darunter insbesondere

- die ETV GEN-A (Grundlegende Anforderungen),
- die ETV GEN-B (Teilsysteme),
- die ETV GEN-C (Technisches Dossier),
- die ETV TAF (Telematikanwendungen für den Güterverkehr).

---

<sup>1</sup> Die Voraussetzungen für solch ähnliche Rechtsverhältnisse sind u. a. vergleichbare und kompatible Anforderungen in Bezug auf: die Genehmigung von Eisenbahnmaterial; Verfahren und Zuständigkeiten für den Eisenbahnbetrieb und die Instandhaltung; Prüfverfahren und Unabhängigkeit; Qualifikationsanforderungen in Bezug auf die Stellen/Behörden, die die Prüfungen/Kontrollen durchführen.

Unter Berücksichtigung der Ressourcen und der Anzahl der Tagungen des OTIF-Sekretariats ist es nicht möglich, Änderungen an allen verbleibenden ETV auf einmal vorzuschlagen; eine Priorisierung ist daher erforderlich.

### **3.1 ETV-ÜBERARBEITUNGEN MIT VORRANGIGER PRIORITÄT: 2019/2020**

Die Diskussionen in der WG TECH 37 ergaben, dass dem sogenannten „Güterpaket“, d. h. ETV Lärm, ETV Kennzeichnung und ETV Güterwagen, Vorrang im Revisionsprozess der ETV eingeräumt werden sollte. Sie werden 2019 und 2020 in der WG TECH 38, 39 und 40 diskutiert und auf der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Jahr 2020 angenommen.

ETV Güterwagen:

- Schwellenwerte aufnehmen, um festzustellen, ob eine Änderung eines Fahrzeugs als Erneuerung oder Aufrüstung im Sinne der ATMF anzusehen ist, und wenn ja, ob eine neue Fahrzeugzulassung beantragt werden muss;
- vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierende Fahrzeug- und Infrastrukturparameter (im Sinne der ATMF) sowie die für die Kontrolle anzuwendenden Verfahren aufnehmen, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen;
- offene Punkte betreffend die Spezifikationen zu Prüfbedingungen für Streckenprüfungen und Systeme mit variabler Spurweite schließen;
- Überprüfung der Übergangszeiträume.

ETV Lärm:

- Ergänzung um Bestimmungen zum Vorbeifahrgeräusch von lärmintensiven, älteren Güterwagen, die (noch) nicht mit modernen, leisen Bremsklötzen ausgerüstet sind, insbesondere dadurch, dass es den Staaten ermöglicht wird, den Einsatz solcher Wagen auf Strecken zu verbieten, auf denen sie die größte Lärmbelastigung verursachen würden.

ETV Kennzeichnung:

- Sicherstellung der Übereinstimmung mit der überarbeiteten TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ und der überarbeiteten NVR-Spezifikation.

### **3.2 ETV INFRASTRUKTUR**

Im Jahr 2018 wurde mit dem Entwurf der ETV Infrastruktur begonnen. Sie wurde 2018 und 2019 auf der Grundlage der „alten“ TSI INF entworfen. Zwischenzeitlich hat die EU eine überarbeitete Fassung der TSI angenommen. Infolgedessen schlug die WG TECH 37 vor, dass der Entwurf der ETV nicht auf der 12. Tagung des Ausschusses in 2019 zur Annahme vorgelegt, sondern zunächst aktualisiert und mit der neuesten Fassung der TSI in Einklang gebracht werden sollte. Dies würde bedeuten, dass die ETV INF zusammen mit den für den Güterverkehr relevanten ETV auf der 13. Sitzung des Ausschusses in 2020 zur Annahme vorgeschlagen werden könnte.

### **3.3 ETV-ÜBERARBEITUNGEN MIT ZWEITRANGIGER PRIORITÄT: 2020/2021**

Da Lokomotiven und Reisezugwagen im internationalen Verkehr nicht so intensiv eingesetzt werden wie Güterwagen, können die ETV LOC&PAS und die ETV PRM eine geringere Priorität erhalten. Das zweite ETV-Paket würde dann 2020 und 2021 auf der WG TECH 41, 42 und 43 diskutiert und vom CTE 14 verabschiedet.

ETV LOC&PAS:

- Spezifikationen für austauschbare Reisezugwagen aufnehmen (Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für Reisezugwagen);

- Schwellenwerte aufnehmen, um festzustellen, ob eine Änderung eines Fahrzeugs als Erneuerung oder Aufrüstung (im Sinne der ATMF) anzusehen ist, und wenn ja, ob eine neue Fahrzeugzulassung beantragt werden muss;
- vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierende Fahrzeug- und Infrastrukturparameter (im Sinne der ATMF) sowie die für die Kontrolle anzuwendenden Verfahren aufnehmen, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen;
- offene Punkte in Bezug auf die Spezifikationen zu aerodynamischen Effekten, passiver Sicherheit, Systemen mit variabler Spurweite und Bremssystemen schließen;
- Überprüfung der Übergangszeiträume.

ETV PRM soweit im Rahmen des COTIF relevant.

Die Übersicht der ETV, die Priorisierung der Revisionsprozesse und der vorläufige Zeitplan für die Änderung der ETV sind in der folgenden Abbildung 1 dargestellt.

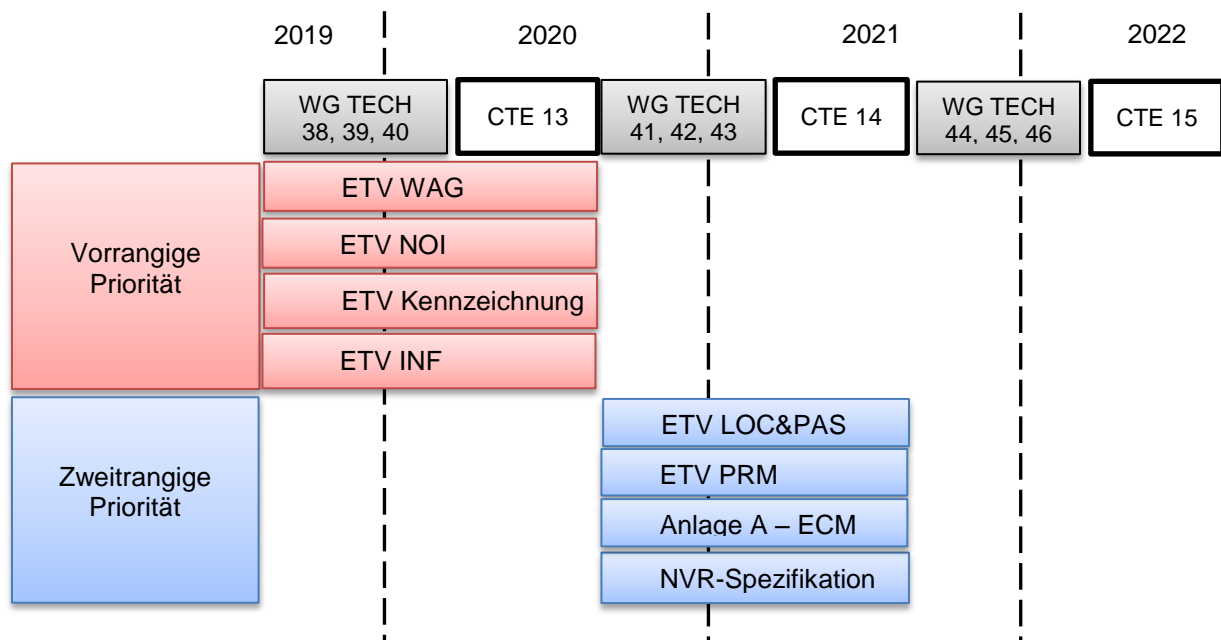


Abbildung 1: Vorläufiger Zeitplan für die Änderung der ETV

#### 4. ENTWICKLUNGEN BETREFFEND DIE ATMF-ANLAGE A (ECM)

Die EU hat vorgeschlagen, den Geltungsbereich der ECM-Zertifizierung auf alle Fahrzeuge auszudehnen und sie bis auf wenige Ausnahmen verbindlich vorzuschreiben. Diese Änderungen wirken sich auf die Äquivalenz mit ATMF-Anlage A aus, und es besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge aufgrund der fehlenden gegenseitigen Anerkennung von Zertifikaten die Grenzen zwischen der EU und anderen Vertragsstaaten nicht überfahren können. Das OTIF-Sekretariat sieht daher vor, dass die ATMF-Anlage A so bald wie möglich überprüft und gegebenenfalls geändert werden sollte, um die gegenseitige Anerkennung von ECM sicherzustellen. Ziel ist es, diesen Rechtstext zusammen mit dem zweiten ETV-Paket in Angriff zu nehmen.

## **5. ENTWICKLUNGEN BEI DER NVR-KONNEKTIVITÄT**

Das Sekretariat der OTIF nahm aktiv an einem offenen Dialog mit den Mitgliedstaaten der OTIF und der EU über die Entwicklungen bei den nationalen Fahrzeugregistern und dem künftigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) teil, das ab 2021 zum zentralen Register wird und die NVR der EU-Mitgliedstaaten ersetzt. Ab 2024 werden die NVR außerhalb der EU und das EVR getrennt und Nicht-EU-Staaten müssen eine eigene Lösung finden, um die Konnektivität sicherzustellen. Aus diesem Grund hält es das Sekretariat der OTIF für wichtig, mit den OTIF-Mitgliedstaaten an einer Lösung zu arbeiten und einen Vorschlag zur Annahme durch den CTE 13 zu unterbreiten.

## **6. ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER EST (ANHANG H)**

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF verabschiedet. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten, die nach bisherigen Erfahrungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen kann. Nach Eingang der erforderlichen Anzahl an Genehmigungen wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt. Die Generalversammlung empfahl dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften haben die Anlagen der ER EST insbesondere folgende Aspekte zu behandeln:

- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist;
- die erforderlichen Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden.

Darüber hinaus wird der Fachausschuss für technische Fragen prüfen, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.

In Anbetracht der voraussichtlich recht langen Zeit bis zum Inkrafttreten der ER EST wird vorgeschlagen, der Entwicklung ihrer Anlagen keine Priorität zu geben, sondern erst nach der Aktualisierung der ETV gemäß diesem Arbeitsprogramm damit zu beginnen.

## **7. BESCHLUSSVORSCHLAG**

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die Prioritäten und den vorläufigen Zeitplan für die Überarbeitung der ETV und anderer Bestimmungen der ER APTU, der ER ATMF und der ER EST an und beauftragt die ständige Arbeitsgruppe (WG TECH), Vorschläge zur Änderung bestehender oder zur Entwicklung neuer technischer Bestimmungen des COTIF entsprechend auszuarbeiten und sie dem Ausschuss zur Genehmigung vorzulegen.

## Überblick über die ETV und Priorisierung der Revisionsprozesse

