



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-19007-CTE12-4.1

11.04.2019

Original: EN

12. TAGUNG

Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

35., 36. und 37. Tagung

1. AUFGABEN DER WG TECH NACH DER 11. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN (JUNI 2018)

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) diskutierte und genehmigte auf seiner 11. Tagung am 12. und 13. Juni 2018 ein Dokument mit dem Titel „Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen 2018/2019“. Im Einklang mit dem Ergebnis der Diskussion hat sich die ständige Arbeitsgruppe WG TECH auf die folgenden Prioritäten konzentriert:

2. WG TECH-TAGUNGEN

Drei Tagungen fanden statt:

- 35. Tagung, am 11. und 12. September 2018 in Bern (Ittigen),
- 36. Tagung, am 27. und 28. November 2018 in Brüssel,
- 37. Tagung, am 5. und 6. Februar 2019 in Bern.

Delegationen der folgenden 9 Mitgliedstaaten waren an den Tagungen vertreten: Belgien, Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Frankreich, Italien, Rumänien, Schweiz, Serbien und Vereinigtes Königreich.

Die GD MOVE der Europäischen Kommission, die ERA, der GCC und die OSShD sowie die internationalen Nichtregierungsorganisationen und Verbände CER, NB-Rail, UIC, UIP und UNIFE waren ebenfalls an den Tagungen vertreten.

3. FÜR DIE ANNAHME DURCH DEN CTE VORBEREITETE DOKUMENTE:

3.1 NVR-SPEZIFIKATION

(Diskutiert bei der 36. und 37. Tagung)

Mit dem Ziel, die Äquivalenz zwischen der NVR-Spezifikation des COTIF (NVR 2015) und dem geänderten NVR-Beschluss der EU¹, der für die NVR-Spezifikation relevant ist, aufrechtzuerhalten, hat das Sekretariat der OTIF einen Entwurf der NVR-Spezifikation vorbereitet und der WG TECH zur Diskussion vorgelegt. Die WG TECH prüfte die Vorschläge auf ihrer 36. und 37. Tagung und schlug einige, hauptsächlich verfahrenstechnische Änderungen sowie einige Klarstellungen vor. Die WG TECH 37 nahm auch die Informationen der GD MOVE zur Kenntnis, wonach die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ab dem 16. Juni 2021 das ECVVR² nicht mehr aktualisieren und pflegen wird. Die WG TECH 37 stimmte zu, den geänderten Entwurf der NVR-Spezifikation mit einem Beschlussvorschlag an den CTE 12 zu übermitteln.

3.2 ETV TAF

(Diskutiert bei der 35. und 37. Tagung)

Die ETV TAF verweist auf technische Dokumente, die auf der Website der ERA veröffentlicht sind und regelmäßig aktualisiert werden. Ein solcher Verweis wurde in die ETV aufgenommen, um die IT-Bestimmungen im COTIF zu verankern, aber von der ERA verwaltet zu lassen. Da die Änderung dieser Verweise formal eine Änderung der ETV TAF darstellt, unterliegt sie einem Beschluss des CTE.

¹ In Übereinstimmung mit ihrem vierten Eisenbahnpaket hatte die EU am 25. Oktober 2018 Änderungen des NVR-Beschlusses (Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018) angenommen.

² Zentralisiertes europäisches virtuelles Einstellungsregister – bestehend aus zwei Teilen: dem virtuellen Einstellungsregister (VVR), der zentralen Suchmaschine der ERA, und den NVR, lokalen nationalen Einstellungsregistern.

Die WG TECH 35 erörterte die Einführung eines formalisierten Verfahrens für die Genehmigung von Änderungen an den in Anlage I genannten technischen Dokumenten der ETV TAF, die den Kerntext der ETV nicht betreffen. Der Prozess entspricht den Zeitplänen und fortlaufenden Agenden sowohl für die Änderungsanträge bei der ERA als auch für die Beschlussfassung innerhalb der OTIF. Die WG TECH 35 stimmte zu, dass die regelmäßigen Aktualisierungen der ETV TAF in Zukunft diesem Verfahren folgen sollen.

In Übereinstimmung mit dem auf der WG TECH 35 vereinbarten formalisierten Prozess hat die ERA das Dokument mit den Änderungsanträgen entworfen und dem OTIF-Sekretariat vorgelegt. Die WG TECH 37 diskutierte das Dokument und beschloss, es mit einem Beschlussvorschlag an den CTE 12 zu übermitteln.

4. DIE WG TECH HAT FOLGENDE THEMEN DISKUTIERT:

4.1 ENTWURF EINER ETV ZUR INFRASTRUKTUR

(Diskutiert bei der 35., 36. und 37. Tagung)

Im Anschluss an den CTE 11 hat die WG TECH mit dem Entwurf von Vorschriften in Form einer ETV begonnen. Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der EU betreffend die Infrastruktur (TSI INF) wurden als Grundlage dafür herangezogen. Der Anwendungsbereich der ETV wurde auf für den internationalen Verkehr bestimmte Strecken, auf Bahnhöfe innerhalb des im COTIF festgelegten Rahmens und schließlich auf Parameter, die für die Kompatibilität der Strecken mit den Fahrzeugen relevant sind, beschränkt. Die Zulassung der Infrastruktur und die Überwachung ihrer Instandhaltung wurden aus dem Anwendungsbereich des COTIF ausgeschlossen.

Das Verfahren zur Bewertung der Streckenkompatibilität sollte mit den bestehenden ETV abgestimmt werden. In Ermangelung von ETV-Anforderungen sollten die Vertragsstaaten ihre eigenen Regeln entwickeln und veröffentlichen, einschließlich der einschlägigen Bewertungsverfahren. Die Vertragsstaaten sollten sicherstellen, dass die Bewertung von der zuständigen Behörde durchgeführt wird.

Die WG TECH war ferner der Ansicht, dass den Vertragsstaaten empfohlen werden sollte, die ETV Infrastruktur auf alle neuen Strecken anzuwenden, die für den internationalen Verkehr geöffnet werden, sowie auf bestehende Strecken, die hauptsächlich für den internationalen Verkehr genutzt werden. Darüber hinaus sollten die Informationen zu diesen Strecken öffentlich zugänglich sein.

Obwohl der Entwurf der ETV dem Fachausschuss für technische Fragen 2019 bereits hätte vorgelegt werden können, schlug die WG TECH vor, die Annahme der ETV Infrastruktur zu verschieben, da im ersten Halbjahr 2019 eine geänderte TSI Infrastruktur angenommen werden soll. Die WG TECH hielt es für besser, die ETV Infrastruktur an die neueste TSI Infrastruktur anzupassen, die im Laufe des Jahres 2019 verfügbar sein wird. Infolgedessen wird dem CTE 13 in 2020 ein Vorschlag zur Annahme vorgelegt.

4.2 NATIONALE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN – ANALYSE DER NOTWENDIGKEIT WEITEREN HANDELS

(Diskutiert bei der 35., 36. und 37. Tagung)

Im Anschluss an den Beschluss des CTE 11 analysierte und diskutierte die WG TECH, ob es notwendig sei, gemäß COTIF Maßnahmen zu den nationalen technischen Anforderungen zu ergreifen. Die Diskussion ergab, dass sowohl die nationalen technischen Anforderungen als auch die Sonderfälle weiterhin notwendig sind und transparenter sein sollten. Um auf die Problematik aufmerksam zu machen, schlug die WG TECH vor, der CTE solle die Staaten an ihre Meldepflichten der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU erinnern. Die WG TECH schlug ferner vor, dass das vom Sekretariat der OTIF erarbeitete Dokument dem CTE vorgelegt werden sollte, um es als erläuterndes Dokument auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

4.3 PLANUNG BETREFFEND DIE ANGLEICHUNG DER ETV AN DIE 2019 ÜBERARBEITETEN TSI

(Diskutiert bei der 37. Tagung)

Die WG TECH betonte, wie wichtig es sei, die festgestellte Äquivalenz zwischen den einschlägigen TSI und ETV aufrechtzuerhalten und dabei gleichzeitig die Änderung der EU-Vorschriften im Rahmen der Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets zu berücksichtigen. Sie regte ebenfalls Änderungsvorschläge für die ETV an. Angesichts der fehlenden Ressourcen und der Anzahl der Tagungen sei es nicht möglich, Änderungen an allen ETV auf einmal vorzuschlagen, so dass eine Priorisierung erfolgen müsse. Die WG TECH stimmte zu, den Überarbeitungsprozess der ETV des sogenannten „Güterpakets“ (ETV Güterwagen, ETV Lärm, ETV Kennzeichnung) als prioritär einzustufen und im Anschluss mit den übrigen ETV fortzuführen. Diese Priorisierung müsse jedoch flexibel bleiben. Die Ergebnisse dieser Diskussionen wurden zur Erstellung des dem CTE 12 vorgelegten Arbeitsprogramms des CTE herangezogen.

4.4 VERGLEICHSTABELLE DER EU- UND DER OTIF-TERMINOLOGIE

Zur Unterstützung derjenigen, die im Bereich der Zulassungs- und Instandhaltungsprozesse von Fahrzeugen mit dem COTIF und dem EU-Recht arbeiten, hat die WG TECH diese Tabelle eingeführt und aktualisiert sie regelmäßig. Die Tabelle ist ein Arbeitsdokument der WG TECH. In ihr sind verschiedene Begriffe und deren Bedeutung aufgeführt, wobei die unterschiedlichen Formulierungen für die in den Mitgliedstaaten der OTIF und in der EU geltenden technischen Anforderungen an die Fahrzeuge berücksichtigt werden.

4.5 EU/OTIF-ÄQUIVALENZTABELLE

Die WG TECH hat die Äquivalenztabelle aktualisiert und ihre entscheidende Bedeutung für den Eisenbahnsektor und zur Überprüfung der Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Recht betont.

4.6 VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG DER 12. TAGUNG DES CTE

Die WG TECH prüfte und genehmigte die vorläufige Tagesordnung des CTE 12.

5. PRÄSENTATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN UND ORGANISATIONEN BEI DEN TAGUNGEN DER WG TECH

ENTWICKLUNGEN IM EU-RECHT MIT AUSWIRKUNGEN AUF DIE ÄQUIVALENZ ZUM COTIF UND DISKUSSION DER NÄCHSTEN SCHRITTE

5.1 ALLGEMEINER ÜBERBLICK

(Diskutiert bei der 35., 36. und 37. Tagung)

Die Europäische Kommission hat den Fortschrittsbericht zum Umsetzungsstand des vierten Eisenbahnpakets der EU präsentiert. Die folgenden Themen wurden in der EU auf der 84. Tagung des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) im Januar 2019 diskutiert und abgestimmt: TSI LOC&PAS, TSI Güterwagen, TSI Infrastruktur, TSI Energie, TSI SRT, TSI Lärm, TSI CCS, ERATV und RINF. Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung und die ECM-Verordnung werden auf der 85. Tagung des RISC im April 2019 diskutiert. Die WG TECH stellte ferner fest, dass zum 16. Juni 2019 in der EU eine neue Regelung für die Fahrzeuggenehmigung und die einheitliche Sicherheitsbescheinigung eingeführt wird.

5.2 ENTWICKLUNG DES EUROPÄISCHEN EINSTELLUNGSREGISTERS (EVR) UND DESSEN VERBINDUNG ZU DEN NATIONALEN FAHRZEUGREGISTERN (NVR)

(Diskutiert bei der 35. und 36. Tagung)

Die ERA stellte die Entwicklungen an den Registern innerhalb der EU vor. Seit der Tagung im Juni 2018 sei das EVR angenommen worden. Ab Juni 2021 würden NVR in der EU durch ein zentrales, von der ERA entwickeltes EVR ersetzt. Das ECVVVR werde ebenfalls vom Netz genommen und nicht mehr aktualisiert und gepflegt. Die WG TECH betonte die Wichtigkeit der Beibehaltung der Schnittstelle zwischen dem EVR und den NVR der Nicht-EU-Staaten. Ohne eine solche Schnittstelle sei die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen gefährdet, was sich auf den Einsatz von Fahrzeugen und möglicherweise auf den internationalen Verkehr auswirken würde. Mögliche Lösungen zur Ergänzung der Standardsoftware und der Übersetzungsmaschinen würden noch diskutiert.

Diese Arbeit steht im Zusammenhang mit den Spezifikationen des COTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern ([NVR 2015](#)).

5.3 ENTWICKLUNG DES EVR UND KONSEQUENZEN FÜR DIE NVR DER OTIF-STAATEN

(Diskutiert bei der 37. Tagung)

Um die Beratungen zu den Registern zu erleichtern, bereitete das Sekretariat der OTIF zusammen mit der GD MOVE und der ERA ein entsprechendes Diskussionspapier³ vor. Im Dokument wurde die Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR), das ab Mitte 2021 einsatzbereit sein wird, und die Auswirkungen auf die Konnektivität und den Datenaustausch mit bestehenden NVR der Nicht-EU-Vertragsstaaten beschrieben. Zudem wurden mögliche Szenarien beleuchtet, mit denen sichergestellt werden soll, dass die relevanten Fahrzeugdaten auch in Zukunft zwischen den Vertragsstaaten ausgetauscht werden können. Die WG TECH 37 stellte fest, dass Szenario 3, in dem das EVR und die NVR einiger Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten nebeneinander existieren würden, und Szenario 1, in dem es ein einziges OTIF/EU-Fahrzeugregister gäbe, am besten geeignet wären und weiter analysiert werden sollten. Für Szenario 3 müsste das VVR beibehalten werden, wobei in diesem Fall die Sicherheit der Fahrzeugdaten, die Wartung der VVR und die Kostendeckung analysiert werden sollten.

5.4 STRECKENKOMPATIBILITÄT: STAND DER DINGE IN BEZUG AUF DIE TSI LOC&PAS UND GÜTERWAGEN SOWIE IN BEZUG AUF DIE REGISTER RINF UND ERATV

(Diskutiert bei der 35. Tagung)

Die Europäische Kommission hat die WG TECH über die neuesten Entwicklungen bei der Zulassung von Fahrzeugen und der Prüfung der Streckenkompatibilität im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets informiert. Das neue Fahrzeuggenehmigungsverfahren der EU beinhaltet auch Prüfungen der Netzkompatibilität, der sogenannten „technischen Kompatibilität“, (einschließlich Infrastrukturprüfungen). Parallel dazu werde auch die „Streckenkompatibilität“ geprüft, d. h. die Kompatibilität des (bereits zugelassenen) Fahrzeugs mit der Strecke, auf der es fahren wird. Diese letztgenannte Prüfung werde unter der alleinigen Verantwortung der Eisenbahnunternehmen anhand der Infrastrukturparameter (RINF) durchgeführt. In Bezug auf die Verantwortlichkeiten und Pflichten der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen bei der Prüfung der Streckenkompatibilität würden in der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung zusätzliche Bestimmungen festgelegt.

³ Titel des Dokuments: „Development of EU centralised vehicle register (EVR) and consequences for the OTIF national vehicle registers after 2021“ (Link: http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Eb-Working-Group-Tech/2Eb2_Working-doc_WGTECH/2018/TECH-18035-WGT37-%20document%20for%20discussion%20EVR%20consequences%20to%20NVR.pdf).

5.5 LÄRMMINDERUNG IM EISENBAHNGÜTERVERKEHR: STAND DER DINGE UND GEWÄHRLEISTUNG DER FORTLAUFENDEN KOMPATIBILITÄT MIT DEM COTIF

(Diskutiert bei der 35. und 36. Tagung)

Die Europäische Kommission hat die WG TECH auf den neuesten Stand im Bereich der Lärminderung im Eisenbahngüterverkehr gebracht. Im Anschluss an den Antrag der Europäischen Kommission auf Überarbeitung der TSI Lärm zur Ausweitung ihrer Anwendung auf bestehende Güterwagen habe die ERA ihre Arbeit abgeschlossen und im Juni 2018 eine Empfehlung veröffentlicht, die zunächst von einer Sachverständigengruppe der Kommission (bestehend aus Mitgliedstaaten und Industrievertretern) im September 2018, dann von RISC 83 im November 2018 und schließlich vom RISC 84 im Januar 2019 diskutiert worden sei. Nach einer Abstimmung im RISC 85 im April 2019 solle die TSI Lärm im Juni 2019 in Kraft treten.

Das Sekretariat der OTIF hat im Rahmen der Konsultation der ERA zur Überarbeitung der TSI Lärm ein Positionspapier herausgegeben, in dem es erklärte, dass „leise Strecken“ mit dem COTIF vereinbar seien. Kriterien zur Definition „leiser Strecken“ seien jedoch für den Anwendungsbereich des COTIF nicht geeignet, so dass es Nicht-EU-Vertragsstaaten freistehe, ihre eigenen Kriterien zu definieren.

5.6 ENTWICKLUNGEN BETREFFEND NATIONALE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AUF EU-EBENE

(Diskutiert bei der 36. Tagung)

Die ERA stellte der WG TECH die Fortschritte bei der Abschaffung nationaler (verbindlicher) Vorschriften vor, die ein potenzielles technisches, administratives oder regulatorisches Hindernis für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum darstellen. Sobald alle Vorschriften abgeschafft seien, werde die ERA gemäß dem vierten Eisenbahnpaket ihre Arbeiten zur Entwicklung einer einheitlichen Datenbank der Vorschriften (SRD) sowie zur Migration der Daten aus der Referenzdokumentdatenbank (RDD) und der Datenbank für Meldungen mit Hilfe von Informationstechnologie (Notif-IT) fortsetzen. Die WG TECH nahm den Sachstand zur Kenntnis und stellte fest, dass aufgrund der neuen Verfahren zur Streckenkompatibilität neue Regeln festgelegt werden könnten.

5.7 ECM-VERORDNUNG: STAND DER DINGE UND GEWÄHRLEISTUNG DER FORTLAUFENDEN KOMPATIBILITÄT MIT DEM COTIF

(Diskutiert bei der 37. Tagung)

Die WG TECH wurde über die Absicht der EU informiert, die ECM-Zertifizierung mit einigen Ausnahmen auf alle Fahrzeuge auszuweiten. Für Eisenbahnunternehmen, die die Instandhaltung ihres Rollmaterials im eigenen Haus durchführen, könnte die Zertifizierung über das Sicherheitsmanagementsystem erfolgen. Die Abstimmung zum überarbeiteten Text ist in der EU für den April 2019 angesetzt. Die WG TECH stellte fest, dass die Auswirkungen der Ausweitung ECM-Zertifizierung auf das COTIF nicht klar seien und analysiert und berücksichtigt werden sollten. Sie schlug vor, dass die Entwicklung in Bezug auf die ECM-Verordnung und die nächsten Schritte bei zukünftigen WG TECH-Tagungen diskutiert werden sollten.
