



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-21008

21.04.2021

Original: EN

13. TAGUNG (2021)

Arbeitsprogramm

1. EINLEITUNG

Dieses Arbeitsprogramm sollte mit dem Arbeitsprogramm der OTIF für 2020/2021 http://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5D-WorkProgramme/2020-2021/WP_DE_20-21.pdf zusammen gelesen werden, in dem die allgemeinen Grundsätze eines nachhaltigen Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr, die Notwendigkeit einer Aktualisierung der ETV und ATMF-Anlagen sowie die Weiterentwicklung der ER EST (Anhang H) betreffend den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr dargestellt werden.

Dieses Dokument beschränkt sich daher auf die künftige Entwicklung spezifischer Vorschriften und den entsprechenden Zeitplan. Vor diesem Hintergrund liegt der Fokus auf den für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (2022) vorzubereitenden Vorschlägen und einem Ausblick auf die Aktivitäten danach.

2. EINHEITLICHE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

2.1 AKTUALISIERUNG BESTEHENDER EINHEITLICHER TECHNISCHER VORSCHRIFTEN

Derzeit sind zwölf einheitliche technische Vorschriften (ETV) in Kraft und für zwei neue ETV (Zugbildung und der Prüfung der Streckenkompatibilität und Infrastruktur) liegen Vorschläge vor, über die bei der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Juni 2021 abgestimmt werden soll.

Tabelle 1: Überblick über alle ETV, die entweder in Kraft sind oder 2021 zur Annahme vorgeschlagen werden

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten der letzten Fassung
ETV GEN-A	GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN	01.12.2017
ETV GEN-B	TEILSYSTEME	01.06.2019
ETV GEN-C	TECHNISCHES DOSSIER	01.12.2017
ETV GEN-D	BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE)	01.10.2012
ETV GEN-E	PRÜFORGAN – QUALIFIKATIONEN UND UNABHÄNGIGKEIT	01.12.2011
ETV GEN-G	GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA)	01.12.2016
ETV WAG	GÜTERWAGEN	01.04.2021 01.01.2022*
ETV LOC&PAS	LOKOMOTIVEN UND PERSONENWAGEN	01.01.2015 01.01.2022*
ETV LÄRM	FAHRZEUGE – LÄRM	01.04.2021
ETV KENNZEICHNUNG	KENNZEICHNUNG VON EISENBAHNFahrzeugen	01.04.2021

ETV PRM	ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT	01.01.2015 01.01.2022*
ETV TAF	TELEMATIKANWENDUNGEN FÜR DEN GÜTERVERKEHR	01.06.2020
ETV TCRC	ZUGBILDUNG UND PRÜFUNG DER STRECKENKOMPATIBILITÄT	01.01.2022*
ETV INF	INFRASTRUKTUR	01.01.2022*

* ETV, die im Juni 2021 zur Abstimmung stehen und deren voraussichtliches Inkrafttretensdatum, vorbehaltlich der Annahme durch den Fachausschuss für technische Fragen und der in Artikel 35 § 4 des COTIF festgelegten Bedingungen, der 1. Januar 2022 ist.

Für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Jahr 2022 werden keine wesentlichen Aktualisierungen der ETV erwartet. Es kann jedoch sein, dass z. B. Fehler korrigiert oder Verweise auf technische Dokumente in Anlage 1 der ETV TAF aktualisiert werden müssen.

Die Europäische Union ist derzeit dabei, mehrere bestehende technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) weiterzuentwickeln, was z. B. zur Aufnahme neuer Vorschriften zu digitalen automatischen Kupplungen, Entgleisungsdetektoren usw. in die TSI führen könnte. Durch die Teilnahme von Mitarbeitern des Sekretariats der OTIF an den Arbeitsgruppen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und die Vorstellung der Entwicklungen bei den Tagungen der OTIF-Arbeitsgruppen durch die Europäischen Union ist die OTIF an diesen Arbeiten beteiligt.

Die Arbeiten könnten nach 2022 zu Aktualisierungsvorschlägen für die ETV der OTIF führen.

2.2 MÖGLICHE NEUE ENTWICKLUNGEN UNTER DEN ER APTU

Die ETV GEN-B enthält ein Verzeichnis folgender Teilsysteme:

strukturelle Bereiche:	funktionelle Bereiche:
Infrastruktur	Betriebsführung und Verkehrssteuerung
Energie	Instandhaltung
streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung	Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr
fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung	
Fahrzeuge	

Gemäß Artikel 8 § 2 APTU unterliegt jedes Teilsystem grundsätzlich einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.

Seit Beginn der Arbeiten des Fachausschusses für technische Fragen lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von ETV, die für die harmonisierte Umsetzung der ATMF, d. h. für die Zulassung von Fahrzeugen zum und ihre Verwendung im internationalen Verkehr, erforderlich sind. Innerhalb dieses Schwerpunkts wurde allen ETV, die sich auf Güterwagen beziehen, Priorität eingeräumt, was dadurch gerechtfertigt ist, dass der Großteil des Eisenbahngüterverkehrs international ist und die meisten

Güterwagen grenzüberschreitend eingesetzt werden. In einem zweiten Schritt wurden ETV für Lokomotiven und Personenwagen entwickelt.

Allerdings gibt es in den APTU auch eine Rechtsgrundlage für die künftige Entwicklung von ETV für Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (über die neue ETV TCRC hinaus), Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personenverkehr. Bevor mit der Entwicklung einer dieser ETV begonnen wird, sollte jedoch gründlich analysiert werden, ob sie notwendig und umsetzbar sind.¹ Für 2021 und 2022 ist keine derartige Analyse vorgesehen.

3. AKTUALISIERUNG DER SEKUNDÄRTEXTE ZU DEN ER ATMF

Auf der Grundlage der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF können bzw. müssen vom Fachausschuss für technische Fragen mehrere Sekundärtexte entwickelt werden. Derzeit gibt es vier solcher Texte, die den ER ATMF untergeordnet sind:

Titel	Inkrafttreten der letzten Fassung
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	01.04.2021
ATMF-Anlage B betreffend Anforderungen und Verfahren für Abweichungen von der Anwendung von ETV zu strukturellen oder funktionalen Teilsystemen	01.01.2014
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	01.12.2012
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	01.04.2021

Auf ihrer 42. Tagung (Videokonferenz, 17.–18.11.2020) regte die Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) an, in das Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen eine Analyse und Überprüfung der ATMF-Anlage B aufzunehmen. Dem Fachausschuss für technische Fragen wird vorgeschlagen, dieser Anregung zu folgen.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, dass die WG TECH in Übereinstimmung mit Tagesordnungspunkt 8.2 und dem zu diesem Zweck für die 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen erstellten Dokument weitere Möglichkeiten zur Erleichterung der Suche und des Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern suchen sollte.

4. ENTWICKLUNGEN VON ANLAGEN ZU DEN ER EST (ANHANG H)

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF, die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST², 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.

¹ Auch vor der Entwicklung der ETV Infrastruktur wurde eine solche durchgeführt. Siehe Arbeitsdokument 6.2 des 11. Fachausschusses für technische Fragen http://otif.org/de/?page_id=1113.

² <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AcNotifications/NOT-18001-Ad2-fde-Appendice-H-EST.pdf>.

Der neue Anhang H zum COTIF enthält einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Dort werden allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufgestellt, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Die Vorschriften sind mit denjenigen der EU zur Sicherheit des Eisenbahnsystems vereinbar.

In den ER EST wird von den Vertragsstaaten verlangt, dass

- alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
- die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
- es ein Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen gibt und alle zertifizierten Eisenbahnunternehmen in ein öffentlich zugängliches Register eingetragen sind;
- alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen und dessen korrekte Umsetzung überwachen;
- die Bewertungsergebnisse der Sicherheitsbescheinigungsbehörden anderer Vertragsstaaten gegenseitig anerkannt werden. (Optional können auch Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen abgeschlossen werden);
- Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten, um den sicheren Betrieb von Zügen im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates zu gewährleisten.

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.

In Übereinstimmung mit Artikel 8 § 3 ER EST müssen die Anlagen der ER EST zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften insbesondere folgende Aspekte behandeln:

- eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS), 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 für die 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 Überwachung³, die von den Überwachungsbehörden anzuwenden ist.

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

Es gibt einige Querverbindungen zwischen den verschiedenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

³ In der neuen delegierten Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission heißt dies jetzt nicht mehr „Überwachung“, sondern „Aufsicht“. Da es im neuen Anhang H zum COTIF aber weiterhin „Überwachung“ heißt, wird die COTIF-Terminologie zunächst beibehalten.

So hat die gemeinsame Sicherheitsmethode für die **SMS-Anforderungen** Verbindungen

- zum Verkehrsbetrieb (EU: TSI OPE);
- zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Überwachung
- zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G).

Die gemeinsame Sicherheitsmethode für die **Kontrolle** hat Verbindungen zur ECM-Verordnung.

Und die gemeinsame Sicherheitsmethode für die **Überwachung** hat wiederum Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die SMS-Anforderungen.

Auf der Grundlage dieser Querverbindungen werden die folgenden Schritte vorgeschlagen:

Schritt 1:

- Entwicklung der CSM für die SMS-Anforderungen.
- Integration der erforderlichen Betriebsvorschriften (basierend auf der TSI OPE).
- Einbeziehung aller Verbindungen zur ETV GEN-G (CSM für die Evaluierung und Bewertung von Risiken).
- Entwicklung der CSM für die Kontrolle parallel zum oben Genannten.

Schritt 2:

- Entwicklung der CSM für die Überwachung, mit Ausnahme der koordinierten und gemeinsamen Überwachung⁴ (Anhang II der EU-CSM), da diese nicht in den Anwendungsbereich des COTIF fallen.

Schritt 3:

- Entwicklung eines Systems der Zusammenarbeit und der gegenseitigen Begutachtung für
 - eine koordinierte und gemeinsame Überwachung durch die Überwachungsbehörden;
 - die gegenseitige Anerkennung von Sicherheitsbescheinigungen durch die Sicherheitsbescheinigungsbehörden.

Es wird vorgeschlagen, die WG TECH zu beauftragen, mit den Arbeiten zu Schritt 1 zu beginnen, d. h. mit der Entwicklung der CSM für die SMS-Anforderungen und der CSM für die Kontrolle, und bei der nächsten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen über den Fortschritt zu berichten.

Ähnlich wie bei der Entwicklung von ETV werden die CSM auf der Grundlage der besten Praktiken entwickelt, die die Gesetzgebung der Europäischen Union bietet. Eine noch zu klärende Frage ist, ob es sinnvoll ist, ein zweiseitiges Layout zu verwenden, wie es die ER APTU für die ETV vorschreiben, oder ob die CSM über die volle Seitenbreite dargestellt werden sollten. Zur Erinnerung: In den ETV wird bei Unterschieden zwischen dem ETV-Text der OTIF und dem entsprechenden TSI-Text der Europäischen Union auf das zweiseitige Layout zurückgegriffen. In diesen Fällen werden die EU-Texte in der rechten Spalte nur zur Information angegeben. In voller Breite stehender Text ist inhaltlich identisch.

Es besteht keine rechtliche Verpflichtung, für die CSM ein zweiseitiges Layout zu verwenden. Insbesondere für Eisenbahnunternehmen könnte es jedoch von Vorteil sein, damit sie die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen den OTIF- und EU-Vorschriften erkennen können. Das Sekretariat schlägt eine Hybridlösung vor, bei der die offizielle CSM in voller Seitenbreite dargestellt wird und

⁴ Der Wortlaut in der delegierten Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission lautet „koordinierte und gemeinsame Aufsicht“.

gleichzeitig ein zusätzliches informelles Dokument im Zweispalten-Format zur Information bereitgestellt wird.

5. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG

Es wird vorgeschlagen, dass das Sekretariat in Übereinstimmung mit den Schlussfolgerungen zu Tagesordnungspunkt 8.1 der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten einleitet. In diesem Rahmen sollte es die WG TECH über den Fortschritt auf dem Laufenden halten und bei der nächsten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen Bericht erstatten.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt Dokument TECH-21008-CTE13-8.3 an und bittet das Sekretariat, in Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) Vorschläge zur entsprechenden Änderung oder Erarbeitung der technischen Vorschriften des COTIF zu entwerfen und dem Ausschuss zur Genehmigung vorzulegen.

Folglich sollte für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen insbesondere Folgendes vorbereitet werden:

1. Überprüfung der ATMF-Anlage B und gegebenenfalls Vorlage von Änderungsvorschlägen;
2. aktualisierter Überblick über Möglichkeiten zur Erleichterung der Suche und des Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern gemäß Tagesordnungspunkt 8.2;
3. Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem und der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle;
4. Fortschrittsbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten;
5. gegebenenfalls eine Aktualisierung für Anlage 1 der ETV TAF.

Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die WG TECH, weitere Punkte vorzuschlagen, die ihrer Ansicht nach auf die vorläufige Tagesordnung der 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt werden sollten.