

 OTIF	ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN		ETV GEN-A Seite 1 von 7
	Status: IN KRAFT	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011
Date: 15.09.2011			

APTU Einheitliche Rechtsvorschriften (Anhang F COTIF 1999)

Technische Normen und einheitliche technische Vorschriften anwendbar auf alle Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale (Allgemeine Vorschriften)

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Erläuternde Bemerkung:

Die Texte dieser ETV, die nicht in Spalten aufgeführt sind, stimmen mit den entsprechenden Texten der Regelungen der Europäischen Union überein. Texte, die in den beiden Spalten erscheinen, weichen voneinander ab; die linke Spalte enthält die Vorschriften der ETV,, die rechte Spalte zeigt den Text der entsprechenden EU-Vorschriften. Der Text in der rechten Spalte dient nur zur Information und ist nicht Bestandteil der OTIF-Vorschriften.

OTIF ETV

Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitätsvorschrift ¹

EU-Ref.

EINLEITUNG

Um die Interoperabilität und Sicherheit des COTIF-Eisenbahnsystems sicherzustellen, muss die in dieser ETV festgelegte Anforderung von den Teilsystemen, den Interoperabilitätsbestandteilen und den Schnittstellen erfüllt werden.

Die in den ETV und ihren Anlagen, einschließlich der Schnittstellen zu anderen Gegenständen festgelegten Vorschriften müssen die an den entsprechenden Gegenstand gerichteten grundlegenden Anforderungen erfüllen.

„Grundlegende Anforderungen“ die Gesamtheit der in Anhang III beschriebenen Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen;

Def.

Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV | in einer TSI behandelt werden, so werden sie in einem Anhang der ETV | TSI eindeutig als „offene Punkte“ benannt.

Art 5, 6.

1. GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Anlage III ↓

1.1 Sicherheit

1.1.1 Die Planung, der Bau oder die Herstellung, die Instandhaltung und die Überwachung der sicherheitsrelevanten Bauteile, insbesondere derjenigen, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen die Sicherheit auch unter bestimmten Grenzbedingungen auf dem für das Netz festgelegten Niveau halten.

¹ Richtlinie 2008/57/EG, veröffentlicht im Amtsblatt der EU L191 vom 18.07.2008.



OTIF ETV

*Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitäts-
vorschrift ¹*

EU-Ref.

1.1.2 Die Kennwerte für das Rad-Schiene-System müssen die Kriterien der Laufstabilität erfüllen, damit bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine sichere Fahrt gewährleistet ist. Die Kennwerte für die Bremsausrüstung müssen gewährleisten, dass bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit ein Anhalten innerhalb des festgelegten Bremswegsmöglich ist.

1.1.3 Die verwendeten Bauteile müssen während ihrer gesamten Betriebsdauer den spezifizierten gewöhnlichen oder Grenzbeanspruchungen standhalten. Durch geeignete Mittel ist sicherzustellen, dass sich die Sicherheitsauswirkungen eines unvorhergesehenen Versagens in Grenzen halten.

1.1.4 Die Auslegung der

| ortsfesten Anlagen und

der Fahrzeuge und die Auswahl der Werkstoffe müssen das Entstehen, die Ausbreitung und die Auswirkungen von Feuer und Rauch im Fall eines Brandes in Grenzen halten

1.1.5 Die für die Betätigung durch die Fahrgäste vorgesehenen Einrichtungen müssen so konzipiert sein, dass weder das sichere Funktionieren der Einrichtungen noch die Gesundheit und Sicherheit der Benutzer beeinträchtigt werden, wenn sie in einer voraussehbaren Weise betätigt werden, die jedoch den angebrachten Hinweisen nicht entspricht.

1.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Planung, Durchführung und Häufigkeit der Überwachung und Instandhaltung der festen und beweglichen Teile, die am Zugverkehr beteiligt sind, müssen deren Funktionsfähigkeit unter den vorgegebenen Bedingungen gewährleisten.

1.3 Gesundheit

1.3.1 Werkstoffe, die aufgrund ihrer Verwendungsweise die Gesundheit von Personen, die Zugang zu ihnen haben, gefährden können, dürfen in Zügen

| und Infrastruktureinrichtungen

nicht verwendet werden.

1.3.2 Die Auswahl, die Verarbeitung und die Verwendung dieser Werkstoffe müssen eine gesundheitsschädliche oder -gefährdende Rauch- und Gasentwicklung insbesondere im Fall eines Brandes in Grenzen halten

1.4 Umweltschutz

1.4.1 Die Umweltauswirkungen des Baus und Betriebs des Eisenbahnsystems sind bei der Planung dieses Systems entsprechend den geltenden

Bestimmungen im beantragenden Staat | Gemeinschaftsbestimmungen
zu berücksichtigen.

1.4.2 In Zügen

| und Infrastruktureinrichtungen

verwendete Werkstoffe müssen eine umweltschädliche oder –gefährdende Rauch- und Gasentwicklung, insbesondere im Fall eines Brandes, verhindern.

1.4.3 Fahrzeuge und Energieversorgungsanlagen sind so auszulegen und zu bauen, dass sie mit Anlagen, Einrichtungen und öffentlichen oder privaten Netzen, bei denen Interferenzen möglich sind, elektromagnetisch verträglich sind

1.4.4 Beim Betrieb des Eisenbahnsystems müssen die vorgeschriebenen Lärmgrenzen



OTIF ETV

*Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitäts-
vorschrift ¹*

EU-Ref.

eingehalten werden.

- 1.4.5 Der Betrieb des Eisenbahnsystems darf in normalem Instandhaltungszustand für die in der Nähe des Fahrwegs gelegenen Einrichtungen und Bereiche keine unzulässigen Bodenschwingungen verursachen.

1.5 Technische Kompatibilität

Die technischen Merkmale der Infrastrukturen und ortsfesten Anlagen müssen untereinander und mit denen der Züge, die im Eisenbahnsystem verkehren sollen, kompatibel sein.

Erweist sich die Einhaltung dieser Merkmale auf bestimmten Teilen des Netzes als schwierig, so könnten Zwischenlösungen, die eine künftige Kompatibilität gewährleisten, eingeführt werden.

2. BESONDERE ANFORDERUNGEN AN JEDES TEILSYSTEM

2.1 Infrastrukturen

Da das COTIF die Infrastruktur nur in dem Maße betrifft, in dem es sich um die Schnittstellen zu Fahrzeugen und sonstigem beweglichen Eisenbahnmaterial handelt, gibt es hinsichtlich der Infrastruktur keine weiteren grundlegenden Anforderungen als jene, die im oben stehenden Artikel 1 aufgeführt sind.

2.1.1 Sicherheit

Es müssen angemessene Vorkehrungen getroffen werden, um den Zugang zu den Anlagen oder deren unbefugtes Betreten zu verhindern.

Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Gefahren für Personen, insbesondere bei der Durchfahrt der Züge in Bahnhöfen, in Grenzen zu halten.

Infrastruktureinrichtungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, müssen so geplant und gebaut werden, dass die Risiken für die Sicherheit von Personen (Stabilität, Brand, Zugang, Fluchtwege, Bahnsteige usw.) in Grenzen gehalten werden.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen bei langen Tunneln und Viadukten sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

2.2 Energie

COTIF betrifft die Systeme zur Energieversorgung in Verbindung mit Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial; die



OTIF ETV

*Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitäts-
vorschrift ¹ EU-Ref.*

ortsfesten Einrichtungen sind nur in Verbindung mit ihren Schnittstellen zum Rollmaterial betroffen.

2.2.1 Sicherheit

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen darf die Sicherheit von Zügen und Personen (Fahrgäste, Betriebspersonal, Anlieger und Dritte) nicht gefährden.

2.2.2 Umweltschutz

Der Betrieb der Energieversorgungsanlagen (elektrisch oder thermisch) darf keine über die festgelegten Grenzwerte hinausgehenden Umweltbelastungen verursachen.

2.2.3 Technische Kompatibilität

Die Energieversorgungssysteme (elektrisch oder thermisch) müssen

- den Zügen die Erreichung der festgelegten Leistungswerte gestatten,
- im Fall der Energieversorgungssysteme mit den Stromabnahmeeinrichtungen der Züge kompatibel sein.

2.3 Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

2.3.1 Sicherheit

Die Anlagen und Verfahren der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen einen Zugverkehr entsprechend den Sicherheitsvorgaben für das Netz ermöglichen. Die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme sollten weiterhin den sicheren Verkehr von Zügen ermöglichen, deren Weiterfahrt unter vorgegebenen Einschränkungen gestattet ist.

2.3.2 Technische Kompatibilität

Alle neuen Infrastruktureinrichtungen und alle neuen Fahrzeuge, die nach der Annahme

der ETV „Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme (CCS)“ durch den Fachausschuss für technische Fragen hergestellt oder entwickelt werden,

kompatibler Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungssysteme gebaut oder entwickelt werden,

müssen sich für die Verwendung dieser Systeme eignen.

Die in den Führerständen der Züge eingebauten Einrichtungen für die Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung müssen unter den vorgegebenen Bedingungen einen flüssigen Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten

2.4 Fahrzeuge

2.4.1 Sicherheit

Die Bauart der Fahrzeuge und der Übergänge zwischen den Fahrzeugen muss so konzipiert sein, dass die Fahrgast- und Führerstandsräume bei Zusammenstößen oder Entgleisungen geschützt sind.

Die elektrischen Anlagen dürfen die Betriebssicherheit der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen nicht beeinträchtigen.

Die Bremsverfahren und -kräfte müssen mit der Konzeption des Oberbaus, der Kunstbauten und der Signalanlagen vereinbar sein.

Es müssen Vorkehrungen für den Zugang zu den unter Spannung stehenden Bauteilen getroffen werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden.



Bei Gefahr müssen entsprechende Vorrichtungen den Fahrgästen die Möglichkeit bieten, dies dem Triebfahrzeugführer zu melden, und dem Zugbegleitpersonal ermöglichen, sich mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen.

Die Schließ- und Öffnungsvorrichtung der Einstiegstüren muss die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten.

Es müssen Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein.

Zur Berücksichtigung der besonderen sicherheitstechnischen Bedingungen in langen Tunneln sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Eine Notbeleuchtung mit ausreichender Beleuchtungsstärke und Unabhängigkeit ist an Bord der Züge zwingend vorgeschrieben.

Die Züge müssen mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet sein, damit das Zugbegleitpersonal Mitteilungen an die Reisenden durchgeben kann.

2.4.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Bauweise der wichtigsten Einrichtungen, Laufwerk, Traktionseinrichtungen und Bremsanlagen sowie Zugsteuerung und Zugsicherung müssen unter vorgegebenen Einschränkungen eine Weiterfahrt des Zuges ermöglichen, ohne dass die in Betrieb verbleibenden Einrichtungen dadurch beeinträchtigt werden.

2.4.3 Technische Kompatibilität

Die elektrische Ausrüstung muss mit dem Betrieb der Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalanlagen kompatibel sein.

Bei elektrischem Antrieb müssen die Stromabnahmeeinrichtungen den Zugverkehr mit den Stromsystemen des Eisenbahnsystems ermöglichen.

Die Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer Merkmale auf allen Strecken verkehren können, auf denen ihr Einsatz vorgesehen ist; die jeweiligen Klimabedingungen sind hierbei zu berücksichtigen.

2.4.4 Kontrolle

Die Züge sind mit einem Fahrtenschreiber auszustatten. Die Daten, die mit diesem Gerät aufgezeichnet werden, und die Verarbeitung der Daten müssen harmonisiert werden.

2.5 Instandhaltung

2.5.1 Gesundheit und Sicherheit

2.5.1 Die technischen Anlagen und Arbeitsverfahren

| in den Instandhaltungswerken

müssen den sicheren Betrieb des betreffenden Teilsystems gewährleisten, und sie dürfen keine Gefahr für Gesundheit und Sicherheit darstellen.

2.5.2 Umweltschutz

| Die von technischen Anlagen und Arbeitsverfahren in den Instandhaltungswerken ausgehenden Umweltbelastungen dürfen die zulässigen Werte nicht überschreiten.

2.5.3 Technische Kompatibilität

In den Instandhaltungsanlagen für Fahrzeuge müssen die Sicherheits-, Hygiene- und

 OTIF	ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN		ETV GEN-A	
	GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN		Seite 6 von 7	
Status: IN KRAFT	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011	Original: EN	Date: 15.09.2011

OTIF ETV

Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitätsvorschrift ¹

EU-Ref.

Komfortarbeiten, für die sie geplant worden sind, an allen Zügen durchgeführt werden können.

2.6 Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

2.6.1 Sicherheit

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer und des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen sicheren Betrieb gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken der betreffenden Betreiber müssen ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

2.6.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Art und Häufigkeit der Instandhaltungsarbeiten, die Ausbildung und Qualifikation des Instandhaltungspersonals und des Personals der Prüfstellen sowie das von den betreffenden Betreibern eingerichtete Qualitätssicherungssystem in den Prüfstellen und Instandhaltungswerken müssen ein hohes Niveau der Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft gewährleisten.

2.6.3 Technische Kompatibilität

Die Angleichung der Betriebsvorschriften der Netze und die Qualifikation der Triebfahrzeugführer, des Zugbegleitpersonals und des örtlichen Betriebspersonals müssen einen effizienten Betrieb des Eisenbahnsystems gewährleisten, wobei die unterschiedlichen Anforderungen für den grenzüberschreitenden Verkehr und den Inlandsverkehr zu berücksichtigen sind.

2.7 Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr

2.7.1 Technische Kompatibilität

Die grundlegenden Anforderungen für den Bereich der Telematikanwendungen gewährleisten eine Mindestqualität der Dienstleistung für die Reisenden und die Güterverkehrskunden, insbesondere hinsichtlich der technischen Kompatibilität.

Bei diesen Anwendungen ist sicherzustellen,

- dass die Datenbanken, die Software und die Datenübertragungsprotokolle so erstellt werden, dass ein möglichst vielfältiger Datenaustausch zwischen verschiedenen Anwendungen und zwischen verschiedenen Betreibern gewährleistet ist, wobei vertrauliche Geschäftsdaten hiervon ausgeschlossen sind,
- dass die Benutzer einen leichten Zugriff zu den Informationen haben.

2.7.2 Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft

Die Methoden der Nutzung, Verwaltung, Aktualisierung und Pflege dieser Datenbanken, Software und Datenübertragungsprotokolle müssen die Effizienz der Systeme und die Leistungsqualität gewährleisten.

2.7.3 Gesundheit

Die Benutzerschnittstellen dieser Systeme müssen den Mindestregeln für Ergonomie und Gesundheitsschutz entsprechen.

 OTIF	ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN		ETV GEN-A Seite 7 von 7
	Status: IN KRAFT	Version: 05	Ref.: A 94-01A/1.2011

OTIF ETV

Entsprechender Text in der EU-Interoperabilitäts-
vorschrift ¹ EU-Ref.

2.7.4 Sicherheit

Im Hinblick auf die Speicherung oder Übertragung sicherheitsrelevanter Daten ist für angemessene Integrität und Zuverlässigkeit zu sorgen.

2.8 Sonstiges (bewegliches) Eisenbahnmaterial

Dies zählt nicht zum Anwendungsbereich der EU Regelungen.

2.8.1 Sicherheit

Die Strukturen dieses Eisenbahnmaterials und die Verbindungen zwischen ihm und dem Fahrzeug, falls dieses sich an Bord befindet, müssen so entworfen sein, dass eine unbeabsichtigte Bewegung selbst bei Notbremsungen und beim Rangieren vermieden wird.

Die elektrische Ausrüstung darf die Sicherheit und das ordnungsgemäße Funktionieren der Steuerungs- und Signaleinrichtungen sowohl der Infrastruktureinrichtungen als auch der Züge nicht beeinträchtigen.

2.8.2 Technische Kompatibilität

Die Merkmale dieses Eisenbahnmaterials müssen so sein, dass es auf jeder Strecke, auf der es eingesetzt werden soll, unter Berücksichtigung der entsprechenden klimatischen Verhältnisse verkehren kann.

2.8.3 Gesundheit

Das Personal und gegebenenfalls die Reisenden müssen vor Gefahren und Unannehmlichkeiten geschützt werden.

(Ende des Dokumentes)