



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-25018-CTE17-7

22.04.2025

Original: EN

17. TAGUNG

Vorschlag eines Arbeitsprogramms für den Fachausschuss für technische Fragen

1. EINLEITUNG

Dieser Vorschlag eines Arbeitsprogramms für den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wurde vom Sekretariat der OTIF erstellt. Er sollte zusammen mit dem [Arbeitsprogramm der OTIF für 2024/2025](#) und der [Langfriststrategie der OTIF](#) gelesen werden und konsolidiert deren Umsetzung im Bereich der technischen Interoperabilität.

Weitere Einzelheiten zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung der Langfriststrategie der OTIF (siehe Teil 5 dieses Dokuments) sind in Dokument TECH-25014 dargelegt und beziehen sich auf Tagesordnungspunkt 6.3 der 17. Tagung des CTE.

Dieses Arbeitsprogramm des CTE konzentriert sich in erster Linie auf die Vorbereitung der 18. Tagung des CTE (2026), d. h. auf die Aktivitäten, die im restlichen Jahr 2025 und in der ersten Hälfte des Jahres 2026 durchgeführt werden sollen. Der Blick geht aber auch über diesen Zeitrahmen hinaus, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Langfriststrategie der OTIF.

2. ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER APTU

Einheitliche technische Vorschriften (ETV) werden gemäß den ER APTU entworfen und angenommen. Die ETV enthalten Anforderungen an die Konstruktion, Zulassung und Verwendung von Teilsystemen. Die ETV basieren auf Vorschriften der Europäischen Union wie z. B. den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Der CTE kann die Gleichwertigkeit einer ETV und einer TSI erklären.

Gemäß Artikel 8 § 2 ER APTU unterliegt jedes Teilsystem grundsätzlich einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken. Aktuell decken die ETV die folgenden Teilsysteme ab:

- Die Infrastruktur ist teilweise durch die ETV INF abgedeckt. Das Teilsystem „Energie“ wird durch die ETV nicht abgedeckt. Die Anwendung der ETV INF ist zudem freiwillig.
- Das Teilsystem „Energie“ wird nicht durch ETV abgedeckt.
- Die Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ werden durch die ETV nicht abgedeckt.
- Das Teilsystem „Fahrzeuge“ ist vollständig abgedeckt.
- Das Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ ist teilweise durch die ETV TCRC abgedeckt. Die ETV regelt die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität. Andere Elemente, wie „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, werden von den ETV nicht abgedeckt.
- Die Instandhaltung wird teilweise durch harmonisierte Vorschriften abgedeckt. Anlage A zu den ER ATMF regelt die Zuständigkeiten und Zertifizierungsanforderungen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen. Die Dokumentationsanforderungen betreffend die Instandhaltung von Fahrzeugen werden durch die ETV für Fahrzeuge abgedeckt. Gemäß Artikel 8 § 2 der ER ATMF ist die Instandhaltung der Infrastruktur nicht abgedeckt.
- Telematik ist teilweise durch die ETV TAF abgedeckt. Sie betrifft nur den Güterverkehr; Telematikanwendungen für den Personenverkehr sind durch die ETV nicht abgedeckt.

In ETV GEN-B sind die Teilsysteme wie folgt aufgeführt.

Tabelle 1: Überblick über die Teilsysteme

Strukturelle Bereiche	Funktionelle Bereiche
Infrastruktur* (ETV INF)	Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (ETV TCRC)
Energie	Instandhaltung* (Anlage A zu den ER ATMF)
streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung	Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr* (ETV TAF)
fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung	
Fahrzeuge* (ETV WAG, ETV LOC&PAS, ETV Lärm, ETV Kennzeichnung, ETV PRM)	

Die mit einem Sternchen (*) gekennzeichneten Teilsysteme sind teilweise oder vollständig durch OTIF-Vorschriften abgedeckt.

2.1 AKTUALISIERUNG BESTEHENDER EINHEITLICHER TECHNISCHER VORSCHRIFTEN

Derzeit sind die vierzehn in Tabelle 2 aufgeführten ETV in Kraft.

Tabelle 2: Übersicht aller ETV

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Für den CTE 18 vorgesehene Änderungen
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017	nein
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019	nein
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017	nein
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012	nein
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024	nein
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024	nein
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2025	ja
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2022*	nein
ETV LÄRM	Fahrzeuge – Lärm	1.1.2025	nein
ETV KENNZEICHNUNG	Kennzeichnung von Eisenbahnzeugen	1.4.2021*	nein
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022*	nein
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2023	möglich
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2025	nein
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022*	nein

Die mit einem Sternchen () gekennzeichneten Inkrafttretensdaten unterliegen den der 17. Tagung des CTE (2025) unterbreiteten Vorschlägen zur Änderung der betreffenden ETV. Eine neue Fassung soll am 1.1.2026 in Kraft treten.*

Alle diese ETV und ihre vorherigen Fassungen sind auf der [Website der OTIF](#) verfügbar, einschließlich Leitfäden und Erläuterungen, soweit verfügbar.

Im Jahr 2023 hat die Europäische Union überarbeitete Fassungen mehrerer technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) angenommen und veröffentlicht. Der CTE 15 hat diese überarbeiteten TSI geprüft und die folgenden Prioritäten für die Überarbeitung der entsprechenden ETV festgelegt:

1. für Güterwagen relevante ETV (ETV WAG, Lärm)
2. für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr relevante ETV (ETV TCRC, Kennzeichnung)
3. für Lokomotiven und Personenwagen relevante ETV (ETV LOC&PAS, PRM)
4. Telematikanwendungen (ETV TAF)
5. sonstige (ETV INF)

Die Punkte 1 und 2 wurden größtenteils durch die Vorbereitung der Beschlussvorschläge für die 16. Tagung (2024) des CTE abgedeckt, sodass überarbeitete Fassungen der ETV WAG, der ETV Lärm und der ETV TCRC am 1. Januar 2025 in Kraft traten.

In Bezug auf die ETV Kennzeichnung sind weitere Analysen erforderlich, da nicht klar ist, ob die Überarbeitung der TSI durch die EU die Äquivalenz mit der ETV Kennzeichnung beeinflusst hat. Zur 17. Tagung (2025) des CTE wird ihm ein Vorschlag zur Änderung der ETV Kennzeichnung vorgelegt.

Die Punkte 3 und 5 werden auch auf der 17. Tagung des CTE behandelt, für die Vorschläge zur Aufhebung und Ersetzung der ETV LOC&PAS, PRM und INF vorbereitet werden. Nach der Annahme treten die neuen Fassungen voraussichtlich am 1. Januar 2026 in Kraft.

Darüber hinaus dürfte die ETV WAG im Jahr 2026 erneut geändert werden, um die zur Einhaltung des RID erforderlichen Fahrzeuganforderungen aufzunehmen. Weitere Einzelheiten sind dem Dokument TECH-25013 zu entnehmen, das ebenfalls für die 17. Tagung des CTE vorbereitet wird.

Wann Punkt 4 und die ETV TAF in Angriff genommen werden können, ist noch nicht klar, da die Arbeit an der TSI Telematik auf EU-Ebene zum Entwurfszeitpunkt dieses Arbeitsprogramms noch nicht abgeschlossen war. Im Laufe des Jahres 2025 sollten die Arbeiten an den TSI Telematik in der EU jedoch so weit fortgeschritten sein, dass die WG TECH die Auswirkungen prüfen kann. Dies könnte schließlich zu Änderungs- oder Überarbeitungsvorschlägen für die ETV führen. Alternativ könnte die ETV TAF ersatzlos aufgehoben werden, wenn die Telematikvorschriften der EU nicht in das COTIF übernommen werden können.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden und erläuternden Dokumente für verschiedene ETV werden fortgesetzt. Die Leitfäden werden in der Regel ein Jahr nach der Annahme einer ETV zur Genehmigung durch den CTE vorbereitet. Folglich wird der CTE 17 (2025) die Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für die ETV WAG und ETV Lärm prüfen. 2025 wird außerdem ein erläuterndes Dokument zur äußeren Fahrzeugkennzeichnung zur Genehmigung vorgelegt. Die Anwendungsleitfäden für die ETV LOC&PAS und die ETV PRM werden für den CTE 18 (2026) aktualisiert.

3. ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER ATMF

Auf der Grundlage der ER ATMF wurden vom CTE vier nachgeordnete Regelwerke angenommen:

Tabelle 3: Sekundärtexte zu den ER ATMF

Titel	Inkrafttreten letzte Fassung	Für den CTE 18 vorgesehene Änderungen
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021	nein
ATMF-Anlage B betreffend Vorschriften, Richtlinien und Erläuterungen betreffend Abweichungen	1.1.2023	nein
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012	ja
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1.4.2021	möglich

Die einheitlichen Formate der Zertifikate sollten unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Verwendung dieser Zertifikate überarbeitet werden, um auf der Zertifikatsvorlage den Umfang und den Zweck der Fahrzeugzulassungen zu verdeutlichen.

Die Spezifikationen der Fahrzeugregister sollten im Lichte der von der EU vorgenommenen Änderungen an den Vorschriften für das Europäische Einstellungsregister überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Diese überarbeiteten EU-Vorschriften werden voraussichtlich Mitte 2025 verfügbar sein.

4. ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER EST

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF, die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST¹, verabschiedet. Das Inkrafttreten der ER EST steht zurzeit noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten. Es ist nicht vorhersehbar, wann die erforderliche Anzahl an Genehmigungen vorliegen wird. Sobald dies der Fall ist, wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt.

Die Generalversammlung hat dem Fachausschuss für technische Fragen empfohlen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu diesen ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwürfe der Anlagen und den Zeitpunkt ihrer Prüfung durch den CTE.

Der zur 16. Tagung des CTE (2024) vorbereitete Entwurf von Anhang D zu den ER EST wurde zur 17. Tagung (2025) überarbeitet. Dies ist die letzte der vier in den ER EST genannten Anlagen.

Tabelle 4: Künftige Anlagen zu den ER EST

Titel	Vom CTE geprüfter Textentwurf	Für den CTE 18 vorgesehene Änderungen
Anlage A – Gemeinsame Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme	CTE 14 (2022)	nein

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

Anlage B – Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle	CTE 14 (2022)	nein
Anlage C – Harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen	CTE 15 (2023)	nein
Anlage D – Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Aufsicht	CTE 16 (2024) CTE 17 (2025)	nein

In diesem Arbeitsprogramm werden keine Aktivitäten im Zusammenhang mit den ER EST vorgeschlagen.

5. UMSETZUNG DER LANGFRISTSTRATEGIE DER OTIF

Im ebenfalls für die 17. Tagung des CTE erstellten Dokument TECH-25014 werden die Vorschläge des Sekretariats zur Mitwirkung des CTE an der Umsetzung der Langfriststrategie der OTIF dargelegt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und ihre Umsetzung sind nachstehend aufgeführt.

5.1 SICHERSTELLUNG DER WIRKSAMEN UND EINHEITLICHEN ANWENDUNG DES OTIF-RECHTS

Vorgeschlagene Maßnahme	Umsetzung
Für jeden der 43 derzeitigen Vertragsstaaten sollte die tatsächliche Umsetzung und Anwendung der ER APTU und ATMF ermittelt werden. Vertragsstaaten, die die Vorschriften nicht vollständig umgesetzt haben oder nicht vollständig anwenden, werden im Hinblick auf eine vollständige Anwendung aktiv unterstützt.	Detaillierte Vorschläge sind dem Dokument TECH-25016 zu entnehmen, das ebenfalls für die 17. Tagung des CTE vorbereitet wird.

5.2 AUSDEHNUNG DER ANWENDUNG DES OTIF-RECHTS AUF DAS GRÖSSTMÖGLICHE GEOGRAFISCHE GEBIET

Vorgeschlagene Maßnahme	Umsetzung
Der CTE könnte weiterhin interessierte Staaten und Organisationen zu seinen Tagungen einladen, sicherstellen, dass die von ihm verabschiedeten Anforderungen in einem weiten geografischen Gebiet relevant und nützlich sind, und Leitlinien und Erklärungen herausgeben.	Im Jahr 2023 beschloss der CTE eine Liste der dauerhaft eingeladenen Organisationen. Siehe https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea3-Decisions/OTIF-23003-CTE15-fde-Decisions.pdf Der CTE kann auf jeder Tagung beschließen, diese Liste zu ändern.
Die Förderung der technischen Interoperabilität, wie sie in den Vorschriften der OTIF angestrebt wird, sollte durch die Betonung ihrer Vorteile erfolgen.	Das Sekretariat hat eine Beschreibung der wichtigsten Vorteile erstellt, die sich für Staaten ergeben, die die technische Interoperabilität gemäß COTIF umsetzen und anwenden. Siehe Anhang zum Dokument TECH-25014, das für die 17. Tagung des CTE vorbereitet wurde.
Mitgliedstaaten und beitrittswillige Staaten sollten unterstützt und über die technische Interoperabilität informiert werden,	Es handelt sich dabei um eine ständige Aufgabe des Sekretariats.

einschließlich der Gründe für die Anwendung derselben Vorschriften auf ihre nationalen Eisenbahnsysteme.	
Das Handbuch für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF ist ein wichtiges Instrument zur Erläuterung der technischen Interoperabilität im Rahmen des COTIF. Daher ist es wichtig, dass der CTE es auf dem neuesten Stand hält und die OTIF es bekannt macht.	Das Sekretariat hat in Abstimmung mit der WG TECH Aktualisierungen des Handbuchs vorgeschlagen. Siehe das zur 17. Tagung des CTE unterbreitete Dokument TECH-25011.
Der CTE könnte Ansätze und Konzepte entwickeln, die sicherstellen, dass ETV und andere Vorschriften in und zwischen technisch unterschiedlichen Eisenbahnsystemen nützlich sind.	Ansätze und Konzepte sollten im Zusammenhang mit Dokument TECH-25017 in Bezug auf die Kompatibilität mit den Netzen des Golf-Kooperationsrats diskutiert werden. Das Sekretariat sollte die Entwicklungen in der EU im Hinblick auf die Integration von 1520-mm-Spursystemen in die TSI verfolgen.

5.3 GEWÄHRLEISTUNG, DASS DAS OTIF-RECHT DAUERHAFT RELEVANT BLEIBT

Vorgeschlagene Maßnahme	Umsetzung
Der CTE sollte die ETV und die Anhänge zu den ER APTU, ATMF und EST auf dem neuesten Stand halten.	Es handelt sich dabei um eine ständige Aufgabe des CTE mit Unterstützung des Sekretariates. Weitere Einzelheiten finden Sie in den Teilen 1, 2 und 3 dieses Arbeitsprogramms.
Der CTE sollte prüfen, ob eine Überarbeitung der ER APTU und ATMF im Hinblick auf deren Vereinfachung und Modernisierung erforderlich ist. Er könnte Vorschläge zur Verbesserung ihrer allgemeinen Lesbarkeit und Prägnanz sowie zur Anpassung an die aktuellen Praktiken und Bedürfnisse ausarbeiten. Es sei darauf hingewiesen, dass diesbezügliche Beschlüsse in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallen.	Der CTE erwog eine künftige Überarbeitung der ER ATMF im Jahr 2024. Er kam zu dem Schluss, dass eine Überarbeitung zwar erforderlich ist, Vorschläge jedoch erst dann gemacht werden sollten, wenn die von der Generalversammlung auf ihrer 13. Tagung (2018) angenommenen Änderungen des COTIF in Kraft getreten sind. Siehe Beschlüsse 23–27 des Beschlussverzeichnisses des CTE 16 (2024): https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea3-Decisions/OTIF-24004-CTE16-fde-Decisions.pdf Siehe zum CTE 16 erstelltes Arbeitsdokument: https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Ea-CTE/2Ea2-Working-Documents/2024/TECH-24012-CTE16-6.5-e-future%20revision%20of%20ATMF.pdf
Die OTIF-Mitglieder sollten sich bei der Digitalisierung ihrer Eisenbahnsysteme untereinander abstimmen. Die Rolle der OTIF sollte dabei dem Ziel der OTIF und dem	In diesem Zusammenhang könnte der CTE einen konzeptionellen Ansatz in Betracht ziehen, der sich auf Schnittstellen innerhalb und zwischen Eisenbahnsystemen konzentriert. Dies könnte der

Anwendungsbereich des COTIF und seiner Anhänge entsprechen.	OTIF und ihren Mitgliedern dabei helfen, sich darauf zu einigen, was durch das COTIF abgedeckt werden sollte und was nicht. Die Definition des Zwecks von Daten, Datenformaten und Datenaustauschprotokollen könnte ein Weg nach vorne sein. Das Sekretariat könnte ein Dokument entwerfen, das die Situation im Hinblick auf die Digitalisierung im Rahmen der technischen Interoperabilität und die mögliche Rolle der OTIF bei zukünftigen Entwicklungen zusammenfasst. Es sollte Fahrzeugregister, Telematik und andere mögliche Formen des digitalen Datenaustauschs abdecken und den Anwendungsbereich des COTIF sowie die Verteilung der Zuständigkeiten und Aufgaben zwischen dem Sekretariat der OTIF, den OTIF-Mitgliedern und den Sektorverbänden berücksichtigen.
---	---

5.4 STÄRKUNG DER FÜHRENDEN ROLLE DER OTIF IM INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR UND BEITRAG ZUR SUCHE NACH SYNERGIEN MIT ANDEREN RELEVANTEN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN

Vorgeschlagene Maßnahme	Umsetzung
Das Sekretariat sollte seine Aktivitäten weiterhin mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und der GD MOVE der Europäischen Kommission im Rahmen der dreiseitigen Verwaltungsvereinbarungen koordinieren.	Die Vereinbarungen sind auf der Website der OTIF veröffentlicht (nur EN): https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/Administrative-Arrangements-and-Annex.pdf
Der CTE sollte den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen Stellen fördern, die gemäß den Vorschriften der OTIF Verantwortung tragen, wie z. B. Prüforgane oder Risikobewertungsstellen.	NB-Rail https://www.nb-rail.eu/home ist eine Vereinigung notifizierter Stellen (NoBos – Prüforgane der EU). Unter anderem organisiert sie Sitzungen zur Erörterung von Fragen, mit denen die nationalen Bewertungsstellen bei der Bewertung der Konformität von Fahrzeugen mit den TSI konfrontiert sind. Ende 2016 erklärte sich NB-Rail bereit, Prüforgane aus Nicht-EU-Ländern als Beobachter zu seinen Sitzungen betreffend Eisenbahnfahrzeuge einzuladen. Das Sekretariat der OTIF fungiert dabei als Vermittler. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) organisiert Koordinierungssitzungen mit Risikobewertungsstellen, zu denen sie auch Stellen aus Nicht-EU-Ländern einlädt. Das Sekretariat der OTIF leistet bei Bedarf Unterstützung. Das Sekretariat der OTIF wird gerne auf jede zusätzliche Koordinierungsinitiative reagieren und den CTE oder die WG TECH informieren,

	um bei Bedarf entsprechende Entscheidungen vorzubereiten.
Die Digitalisierung der Eisenbahn, insbesondere im Bereich der betrieblichen Telematik, gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die OTIF ist gut aufgestellt, um den Zweck von Daten, Datenformate und potenzielle Datenaustauschprotokolle zu definieren.	Beim COTIF handelt es sich um Vertragsrecht, und jeder Mitgliedstaat ist für dessen Umsetzung in seine nationale Rechtsordnung verantwortlich. Durch ihre Sekretariatstätigkeit unterstützt die OTIF die Mitglieder bei der Annahme und Änderung des OTIF-Rechts. Die OTIF ist derzeit nicht in der Lage, digitale Echtzeit-Anwendungen für den Eisenbahnbetrieb zu entwickeln oder anzubieten. Die Erkundung von Synergien mit anderen Organisationen könnte in dieser Hinsicht von Vorteil sein. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle Lösungen mit den Ansätzen der EU vereinbar sind.

5.5 BEITRAG ZUR HARMONISIERUNG UND VEREINHEITLICHUNG DER INTERNATIONALEN EISENBAHNRECHTSSYSTEME

Vorgeschlagene Maßnahme	Umsetzung
Der CTE könnte Ideen zur Anbindung geografischer Regionen mittels Schienenverkehr entwickeln und prüfen, sodass spezielle Güterwagen in mehreren Systemen eingesetzt werden können. Bei einer breiteren Anwendung könnte die technische Interoperabilität im Rahmen des COTIF den internationalen Schienenverkehr optimieren und die grenzüberschreitende Konnektivität verbessern. Dies würde die Entwicklung effizienterer internationaler Verbindungen unterstützen und wirtschaftliche Vorteile bringen, während gleichzeitig der Verkehr CO ₂ -neutraler wird.	Die Maßnahme ähnelt der letzten Maßnahme unter Punkt 5.2, daher ist die vorgeschlagene Maßnahme dieselbe: <i>„Ansätze und Konzepte sollten im Zusammenhang mit Dokument TECH-25017 in Bezug auf die Kompatibilität mit den Netzen des Golf-Kooperationsrats diskutiert werden.“</i> <i>Das Sekretariat sollte die Entwicklungen in der EU im Hinblick auf die Integration von 1520-mm-Spursystemen in die TSI verfolgen.“</i>

BESCHLUSSVORSCHLÄGE

- Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-25018-CTE17-7 zur Kenntnis und bittet das Sekretariat, gegebenenfalls in Abstimmung mit seiner ständigen Arbeitsgruppe (WG TECH), Folgendes für die 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorzubereiten:
 1. Vorschläge zur Überführung der RID-Fahrzeuganforderungen in die ETV mittels Annahme einer überarbeiteten Fassung der ETV WAG;
 2. Bericht über die Entwicklung von Bestimmungen zur Telematik unter Berücksichtigung der Telematik-TSI der EU. Gegebenenfalls sollten Vorschläge für die Annahme einer überarbeiteten Fassung der ETV TAF, für die Aufhebung der ETV TAF oder für die Annahme alternativer Bestimmungen gemacht werden;
 3. Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für die ETV LOC&PAS und für die ETV PRM;
 4. Vorschläge zur Annahme einer überarbeiteten Fassung des einheitlichen Formats von Zertifikaten, die Anweisungen zum Umfang und zur Gültigkeit der ausgestellten Zertifikate enthält;

5. Bericht über die Entwicklung von Spezifikationen für Fahrzeugregister und gegebenenfalls Vorschläge zu deren Änderung;
 6. Zwischenbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der ER ATMF gemäß Dokument TECH-25016;
 7. gegebenenfalls Vorschläge zur Aktualisierung des Handbuchs zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF;
 8. Sachstandsbericht zur Entwicklung von Ansätzen und Konzepten, die sicherstellen, dass ETV und andere Vorschriften in und zwischen technisch unterschiedlichen Eisenbahnsystemen nützlich sind. Es sollte sich insbesondere auf den GCC gemäß Dokument TECH-25011 und auf die von der ERA geprüften Systemspezifikationen für die Spurweite 1520 mm konzentrieren;
 9. Sachstandsbericht im Hinblick auf die Digitalisierung im Rahmen der technischen Interoperabilität und die mögliche Rolle der OTIF bei zukünftigen Entwicklungen. Er sollte Fahrzeugregister, Telematik und andere mögliche Formen des digitalen Datenaustauschs abdecken und den Anwendungsbereich des COTIF sowie die Verteilung der Zuständigkeiten und Aufgaben zwischen dem Sekretariat der OTIF, den OTIF-Mitgliedern und den Sektorverbänden berücksichtigen.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt die WG TECH, gegebenenfalls weitere Punkte für die vorläufige Tagesordnung der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen vorzuschlagen.