



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**

**CTE8/6.5  
Version 1  
11.03.2015**

Original: EN

## **SEKTION TECHNIK – STRATEGIE UND ARBEITSPROGRAMM**

---

**Für den Zeitraum 2015 - 2016**

## 1. Einleitung

Gemäß Artikel 3a ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) erleichtert die volle Äquivalenz zwischen den technischen Spezifikationen der EU (TSI) und den technischen Vorschriften der OTIF (ETV) die gegenseitige Anerkennung des Rollmaterials. Ziel ist es, dass Fahrzeuge, die außerhalb der EU ihre erste Betriebszulassung erhalten haben, in der EU betrieben werden können und umgekehrt. Die Sektion Technik arbeitet daher in dem durch den Anwendungsbereich des COTIF abgesteckten Rahmen an der Äquivalenz zwischen TSI und ETV.

Die Tabellen in Anlage 1 bieten einen Überblick über die gemäß COTIF vorgeschriebenen Aktivitäten und zeigen den aktuellen/geplanten Stand der Entwicklungen für 2015/2016.

Die stetig zunehmende Anzahl an Vorschriften erfordert auch deren Weiterverbreitung, insbesondere um so den Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen. Die Staaten selbst haben die Aufgabe, die korrekte Umsetzung der ETV sicherzustellen. Die OTIF wird dadurch in die Lage versetzt, deren Aktivitäten zum allgemeinen Nutzen ihrer Mitgliedstaaten überwachen zu können.

Die Beschlüsse in Bezug auf die Arbeit der Sektion Technik werden vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) getroffen. Die Tagungen des CTE werden von der „Ständigen Arbeitsgruppe Technik“ (WG TECH) vorbereitet, die bei spezifischen Themen ggf. von Ad-hoc-Arbeitsgruppen unterstützt wird.

## 2. Allgemeiner Fahrplan für die Entwicklung technischer Vorschriften

Abbildung 1 legt den allgemeinen Fahrplan für die Entwicklung neuer technischer Vorschriften fest.

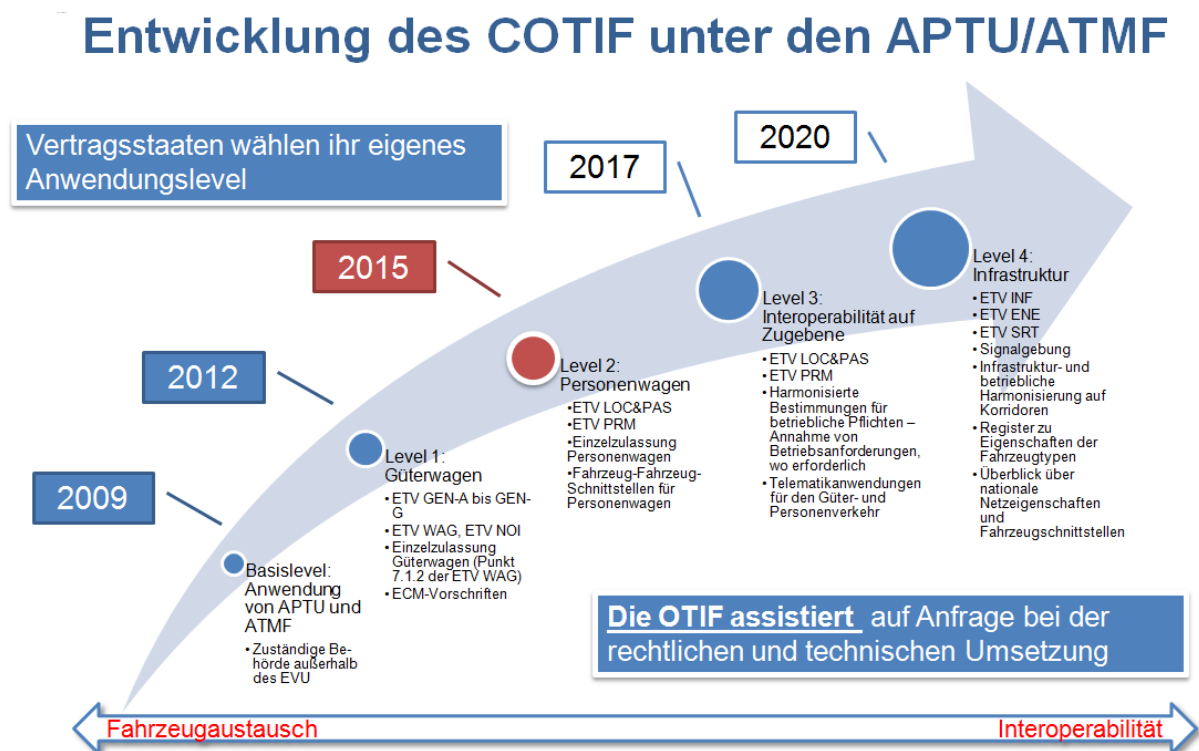


Abbildung 1

Das in dieser Darstellung angegebene Basislevel wurde mit Inkrafttreten der ATMF am 1.12.2010 (und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU am 19.7.2008) erreicht und die Zuständigkeit für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen wurde damit von Eisenbahnunternehmen auf Staatsebene übertragen. Als die ATMF in Kraft getreten sind, gab es noch keine Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV), auf die man sich bei der Zulassung hätte stützen können. Die Zulassung musste daher Staat für Staat gemäß Artikel 6 § 4 ATMF durchgeführt werden. Auch in Abwesenheit harmonisierter ETV-Bestimmungen galten die Grundsätze der ATMF vollständig in allen Vertragsstaaten. Folglich waren zu diesem Zeitpunkt die Staaten und nicht die Eisenbahnunternehmen verantwortlich für die Zulassung der Fahrzeuge.

Level 1 dieser Darstellung wurde 2012 mit Inkrafttreten der ersten Fassung der ETV Güterwagen und einer Reihe allgemeiner ETV zu den grundlegenden Anforderungen, Bewertungsverfahren usw. erreicht.

Die Grundidee hinter Level 2 ist die Schaffung aller für den freien Austausch von Personenwagen im internationalen Verkehr nötigen Vorschriften im internationalen Recht. Eine solide Grundlage für Level 2 wurde am 1.1.2015 mit Inkrafttreten der ETV LOC&PAS gelegt. In Koordination mit der OTIF arbeitet die ERA an den für die Einzelzulassung von Fahrzeugen nötigen Anforderungen. Dies geschieht über die Analyse der verbleibenden offenen Punkte und Sonderfälle und der Bestimmung der Fahrzeugtypen, für die diese offenen Punkte durch spezifische technische Lösungen geschlossen werden können, sowie über die Festlegung des Umgangs mit den Sonderfällen. Darüber hinaus treibt das Sekretariat auch die Bestimmung harmonisierter Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen voran.

Level 3 baut auf Level 2 auf. Der Hauptunterschied zwischen beiden Stufen ist, dass der Fokus bei Level 2 auf Personenwagen liegt, während in Level 3 auch ganze Züge betroffen sind. Diese Entwicklungen werden durch die Revision der ATMF begünstigt, welche die grundlegenden betrieblichen Pflichten der an der Verwendung der Fahrzeuge und dem Betrieb von Zügen beteiligten Akteure festlegen. Es sollte geprüft werden, ob detaillierte Bestimmungen zum internationalen Betrieb benötigt werden. Auch der Bedarf an Telematikanwendungen wird analysiert werden.

Für die interessierten Mitgliedstaaten sieht Level 4 weitere Harmonisierungen im Bereich der Infrastruktur für den internationalen Verkehr vor. Über Datenbanken könnten beispielsweise die Infrastruktureigenschaften von international genutzten Korridoren und Linien verfügbar gemacht werden, so dass die Eisenbahnunternehmen sehen können, ob ihre Fahrzeuge mit der Infrastruktur kompatibel sind.

### **3. Prioritäten für den Zeitraum 2015-2016**

#### **3.1 Revision und Änderung bestehender Vorschriften**

Verfassen von Vorschriften – In den vergangenen Jahren bestand die Hauptaktivität der Sektion Technik im Verfassen neuer und in der Änderung bestehender ETV sowie in der Koordinierung der Annahme dieser ETV und anderer Bestimmungen. Der hierzu eingeführte jährliche Arbeitszyklus umfasst drei Sitzungen der WG TECH und eine CTE-Tagung. Für jede dieser Sitzungen übernimmt die Sektion Technik die Vorbereitung aller Dokumente und das Verfassen der Niederschrift.

Da bereits ein beachtlicher Korpus an technischen Vorschriften (15 Dokumente mit insgesamt 750 Seiten) erstellt wurde und viele dieser Vorschriften regelmäßig aktualisiert werden müssen, ist es wichtig, für Änderungen und Revisionen ein transparentes Verfahren zu haben. Das Sekretariat der OTIF beabsichtigt, in Koordination mit der WG TECH Leitfäden für die Erstellung von Rechtstexten zu verfassen. In diesen Leitfäden sollte erklärt werden, ob Änderungen als konsolidierte neue Fassung oder als Änderungsbeschlüsse veröffentlicht werden sollten, wie und wo frühere Fassungen der Vorschriften zugänglich gemacht werden usw. Die Sektion Technik wird hierzu den Rechtdienst der OTIF zu Rate ziehen.

Das Sekretariat und die Europäische Eisenbahnagentur haben gemeinsam eine Äquivalenztabelle erstellt, die in einem Dokument einen Überblick aller technischen Vorschriften und ETV der OTIF sowie deren Entsprechungen auf EU-Seite liefert. Dieses Dokument hat für die Antizipation von Entwicklungen und die Sicherstellung der Äquivalenz sowohl für die EU als auch für die OTIF große Wichtigkeit erlangt.

Da es für mehr und mehr der EU-Vorschriften mittlerweile ein OTIF-Pendant gibt, wird es immer wichtiger, ein transparentes und abgestimmtes Änderungsverfahren zu haben, dass die Prozesse in beiden Organisationen berücksichtigt. Das Sekretariat der OTIF wird diesbezüglich gemeinsam mit der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur weiterhin an praktischen Lösungen arbeiten.

Im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung vom Oktober 2013 nehmen das Sekretariat der OTIF oder ggf. benannte Experten aus den Mitgliedstaaten der OTIF an den Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur teil, um diese Arbeitsgruppen über Erfordernisse und Einschränkungen in den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten aufzuklären. Auf diese Art kann die ERA die Bedürfnisse der OTIF-Staaten bereits zu einem sehr frühen Entwicklungsstadium berücksichtigen.

Gemeinsam mit der Europäischen Kommission wird das Sekretariat der OTIF weiterhin an der Verbesserung der Koordination zwischen EU und OTIF bei den Änderungsverfahren für äquivalente Vorschriften arbeiten, ein wichtiger Punkt hierbei ist die Zeit zwischen der Veröffentlichung einer Empfehlung der ERA und deren formeller Annahme durch die Europäische Kommission.

### **3.2 Entwerfen neuer Vorschriften und Leitlinien**

Bis 2012 wurden die OTIF-Vorschriften konsekutiv zu den EU-Vorschriften und auf deren Grundlage entwickelt. Zunächst wurden die EU-Vorschriften entwickelt und angenommen, welche dann in OTIF-Vorschriften übertragen wurden. Am 1. Januar 2014 sind zum ersten Mal äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften gleichzeitig in Kraft getreten, darunter die überarbeitete ETV und TSI Güterwagen. Ein derart koordiniertes Vorgehen wird sowohl für die EU als auch für die OTIF immer wichtiger für die Vermeidung von Inkonsistenzen zwischen EU- und OTIF-Recht.

Die Anzahl neuer Vorschriften wird erheblich sinken, da ein ganzes Paket an ETV für Fahrzeuge nun in Kraft ist. Das Sekretariat wird seine Arbeiten im Bereich der Entwicklung von Vorschriften und Leitlinien fokussieren auf:

- Die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs im internationalen Verkehr, durch die Bereitstellung von harmonisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen auf internationaler Ebene, mit denen der geplante Rahmen für die Einzelzulassung vervollständigt werden soll.
- Die Klärung und ggf. Harmonisierung betriebsbezogener Pflichten, die für den internationalen Verkehr benötigt werden.
- Die Förderung der Nutzung harmonisierter Systeme für den Informationsaustausch im internationalen Verkehr, wie Register, Datenbanken und Telematikanwendungen.
- Die Erstellung von erläuternden Dokumenten, mit denen den Vertragsstaaten das korrekte Verständnis der OTIF-Vorschriften erleichtert werden soll.
- Die Veröffentlichung von Anwenderhandbüchern in Koordination mit der Europäischen Eisenbahnagentur, die den Akteuren, wie Herstellern oder Bewertungsstellen, bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften helfen sollen.

### **3.3 Verbreitung, Koordinierung und Monitoring**

Weiterverbreitung – Die stetig zunehmende Komplexität der anwendbaren Vorschriften erfordert auch deren Weiterverbreitung, um so insbesondere den Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen. Die ganz verschiedenartigen diesbezüglich geplanten Weiterverbreitungsaktivitäten umfassen sowohl erläuternde Dokumente und Anwendungshandbücher

als auch Präsentationen, Workshops und Besuche in einzelnen Staaten. Darüber hinaus hat das Sekretariat für Experten aus den Regierungen der Mitgliedstaaten die Möglichkeit eines „in-house“ Trainings geschaffen.

**Koordinierung** – Eine immer größere Anzahl an Einrichtungen ist an der Anwendung der OTIF-Vorschriften beteiligt. So sollte jeder Vertragsstaat beispielsweise eine zuständige Behörde bezeichnet haben und viele Staaten verfügen über eine oder mehrere Akkreditierungsstellen, Prüforgane, ECM-Zertifizierungsstellen und CSM-Bewertungsstellen. Für einige dieser Stellen und/oder ihre EU-Pendants existieren Koordinierungstreffen. Die OTIF hat nicht die Mittel, um selbst solche Koordinierungstreffen zu organisieren, arrangiert sich aber mit der EU. Ein gutes Beispiel für ein solches Arrangement sind die Koordinierungstreffen der ECM-Zertifizierungsstellen, zu denen die Nicht-EU-Zertifizierungsstellen bereits regelmäßig eingeladen werden und welches die OTIF erstmalig am 18. Juni 2015 in Bern organisieren wird.

**Monitoring und Umsetzung** – Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften ist für die OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung. Gleichzeitig wird auch die korrekte Umsetzung immer wichtiger. Wenn die OTIF-Vorschriften nicht korrekt angewendet werden, kann dies zu Störungen im internationalen Verkehr führen, wie den im Juni 2013 an der Grenze aufgehaltenen Zug, dem keine gültige für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt war. Das Sekretariat der OTIF möchte das Verständnis zur richtigen Anwendung seiner Vorschriften in den Vertragsstaaten weiter verbessern. Der Fokus liegt dabei auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU hier über eigene interne Verfahren verfügt.

Zusätzlich zu den oben genannten Aktivitäten wird das Sekretariat versuchen, Experten aus den Mitgliedstaaten in Kontakt mit der ERA zu bringen. Diese Art der Beteiligung wird sich einerseits auf einem Abkommen zwischen dem Vertragsstaat und der OTIF stützen und andererseits auf die Verwaltungsvereinbarung zwischen ERA, GD MOVE und OTIF aus dem Rundschreiben A 57-21/501.2013 vom 25. November 2013.

### **3.4 Kohärenz mit anderen Vorschriften**

Die ATMF und APTU sind verknüpft mit einer großen Bandbreite an Eisenbahnprozessen und -produkten, darunter Fahrzeuganforderungen, Zulassungsverfahren, Instandhaltungspflichten, Register, Informationsaustausch usw. Das Team der Sektion Technik wird regelmäßig um Unterstützung und Input zu Themen gebeten, die nicht zu seinen wichtigsten Arbeitsschwerpunkten gehören. Diese Aufgaben sind oft sehr ressourcenintensiv, weswegen es durchaus sinnvoll ist, sie in diesem Dokument zu erwähnen. Unter anderem war und ist die Sektion Technik aktiv an der koordinierten Entwicklung der CUV, des Luxemburg Protokolls, der Harmonisierung zwischen ATMF und RID und den Entwicklungen des RID mit Bezug zu den ECM und Fahrzeuganforderungen beteiligt.

### **3.5 Studien**

2013 hat das Sekretariat der OTIF ein „Juniorexperthenprogramm“ für junge Absolventen ins Leben gerufen, die bei der OTIF Erfahrungen sammeln und diesen gleichzeitig bei der Durchführung von Studien sehr nützlich sein können. In 2014/2015 hat ein Juniorexperte eine Studie über die Übertragbarkeit der TSI TAF in OTIF-Vorschriften durchgeführt. Aktuell sind keine weiteren Studien geplant, innerhalb des bestehenden Rahmens kann das Sekretariat aber spontan auf einen künftigen Bedarf reagieren.

## **4 Vorläufiger Zeitplan**

Für die Zeit nach dem CTE 2015 sind für 2015 zwei weitere Sitzungen der WG TECH geplant, die erste am 9. und 10. September in Frankreich und die zweite am 17. und 18. November in den Räum-

lichkeiten der OTIF. Für 2016 ist vor der 9. Tagung des CTE eine weitere Sitzung der WG TECH vorgesehen.

## 5 Überblick über geplante Aktivitäten

Die Sektion Technik wird ihre Arbeiten an der in diesem Dokument präsentierten Strategie ausrichten. Die Prioritäten sind:

- Die Entwicklung zusätzlicher Anforderungen für die Einzelzulassung von Personenzugfahrzeugen im Rahmen der ERA-Arbeitsgruppe. Die Einzelzulassung sollte in allen Vertragsstaaten gültig sein. Es ist vorgesehen, dass die Anforderungen sowohl der ETV als auch der TSI LOC&PAS als Anhang beigefügt werden.
- Auf internationaler Ebene zugängliche harmonisierte technische Lösungen für Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen für Personenzugfahrzeuge: Der Sektor sollte (z. B. unter der Leitung der CER und/oder der UNIFE und der UIC) eine umfassende Sammlung der zusätzlich zu der ETV LOC&PAS benötigten Vorschriften zusammenstellen. Sobald diese Vorschriften vollständig sind, kann die WG TECH die technischen Lösungen analysieren und prüfen, wie sie in den Rahmen der Fahrzeuganforderungen auf der Stufe standardisierter oder optionaler (freiwilliger) Vorschriften aufgenommen werden könnten.
- Die Entwicklung angemessener Instrumente (z. B. Leitfäden oder Vorschriften) zu den Pflichten der am Betrieb beteiligten Akteure (d. h. EVU, Halter, ECM), mit denen in Bezug auf den neuen Artikel 15a ATMF weitere Klarheit und eine Vision für die Interoperabilität außerhalb der EU geschaffen wird. Als erstes sollte die Situation analysiert und der Bedarf an einer Rechtsgrundlage für weitere Entwicklungen ausgemacht werden.
- Die Zusammenarbeit mit den RID-Experten zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den ATMF und dem RID.
- Die Entwicklung von Grundsätzen für das Verfassen von Rechtstexten zur Änderung oder Revision von ETV und deren anschließende Veröffentlichung.
- Die Verfolgung der Arbeiten der Europäischen Eisenbahngesellschaft, insbesondere in Bereichen, in denen äquivalente OTIF- und EU-Vorschriften bestehen. Gegebenenfalls ist in Kooperation mit der ERA die WG TECH über diese Entwicklungen an den Rechtstexten der EU und die auf OTIF-Seite notwendigen Schritte zu unterrichten.
- Die Entwicklung von Erläuterungsdokumenten für:
  - o die APTU,
  - o die Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (ETV GEN-G) und
  - o die Verfahren zur Bewertung der Konformität (ETV GEN-D).
- Monitoring- und Weiterverbreitungsaktivitäten, insbesondere in Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

\*\*\*\*\*