



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-16021-CTE9-6.4**

**01.04.2016**

Original: EN

## **STRATEGIE UND ARBEITSPROGRAMM 2016-2017**

**FÜR DEN FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN UND DIE ABTEILUNG  
TECHNIK DER OTIF**

---

Diskussionsdokument

## 1. EINLEITUNG

Die technischen Bestimmungen des COTIF sind von Beginn an äquivalent zu den EU-Vorschriften. Diese Äquivalenz sichert die rechtliche Kompatibilität zwischen den EU- und den COTIF-Vorschriften. Die Vorschriften sind modern und bilden eine solide Grundlage für Entwicklungen und Innovationen im Eisenbahnsektor. Der technische und wissenschaftliche Fortschritt sowie die Erfahrungen mit ihrer Anwendung machen es erforderlich, dass die technischen Vorschriften regelmäßig überarbeitet und aktualisiert werden können. Die Koordination dieser Aktivitäten ist die Hauptaufgabe der Abteilung Technik des Sekretariates der OTIF.

## 2. ARBEITEN IN EINEM KOORDINIERTEN RAHMEN

Die grundsätzliche Arbeitsweise sieht zur Vermeidung doppelt durchgeführter Arbeiten vor, dass die Vorschriften auf EU-Ebene entwickelt werden. Um auf diese Entwicklungen in der EU Einfluss nehmen zu können, wurden verschiedene Arbeitsmethoden eingeführt.

Die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) der OTIF tagt dreimal pro Jahr und bietet so ein internationales Forum, auf dem rechtliche Entwicklungen des Eisenbahnsektors unter Regierungsvertretern und Vertretern des Sektors und (internationalen) Behörden diskutiert werden können. Insbesondere für die Nicht-EU-Staaten sind die Tagungen der WG TECH eine exzellente Gelegenheit, um sich mit den Vertretern der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zu eisenbahnrelevanten Fragen auszutauschen. Auf jeder Tagung informiert das Sekretariat der OTIF die WG TECH über die Entwicklungen seit der letzten Tagung, die Tagungen, an denen es teilgenommen hat und ggf. die dabei vertretene Position. Das Sekretariat der OTIF veröffentlicht die Niederschrift jeder Tagung auf der Website der OTIF.

Im Oktober 2013 wurde eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der ERA, der GD MOVE der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung können eine effektive Koordination zwischen den drei Parteien sichergestellt und darüber hinaus die Interessen der Nicht-EU-Staaten in den Arbeitsgruppen der ERA gesichert werden. Nachstehend einige praktische Ergebnisse dieser Vereinbarung:

Experten der OTIF nehmen an den Tagungen der Europäischen Eisenbahnagentur zur Vertretung der Interessen aller Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten teil, wo sie ebenfalls darauf achten, dass die Entwicklungen an äquivalenten EU/COTIF-Bestimmungen mit dem COTIF kompatibel sind.

Die ERA unterrichtet die WG TECH in regelmäßigen Abständen über die von ihr durchgeführten Arbeiten, die für die OTIF relevant sind.

Die GD MOVE unterrichtet die WG TECH regelmäßig über die Entwicklungen im Eisenbahnrecht der EU, wie z. B. die Entwicklungen am vierten Eisenbahnpaket.

Mit der Unterstützung des Sekretariates der OTIF konsultiert die ERA die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zu den Entwürfen neuer, geänderter oder überarbeiteter EU-Vorschriften, wie z. B. TSI Revisionen, bevor sie ihre Empfehlungen an die GD MOVE abgibt. Auf diese Weise können die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF die Entwürfe der ERA analysieren und kommentieren.

Gemeinsame ERA/OTIF-Register für VKM, ECM und künftig auch für CSM-Bewertungsstellen wurden eingerichtet.

### 3. ALLGEMEINER FAHRPLAN FÜR DIE ENTWICKLUNG TECHNISCHER VORSCHRIFTEN

Heute regeln die bestehenden technischen Vorschriften des COTIF hauptsächlich die Zulassung von Fahrzeugen und nur in sehr beschränktem Maße die betrieblichen und Sicherheitsverfahren<sup>1</sup>. Das Sekretariat der OTIF ist der Ansicht<sup>2</sup>, dass es für die Mitgliedstaaten der OTIF von Vorteil wäre, wenn das COTIF weiterentwickelt würde, so dass es auch eine Grundlage für die Interoperabilität liefert, auf die sich benachbarte Staaten beim grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen stützen können.

Die Annahme, dass alle für die Interoperabilität benötigten Parameter in naher Zukunft im COTIF festgelegt werden können, wäre unrealistisch, ein guter Anfang ist in den vergangenen Jahren aber bereits gemacht worden, indem die technischen Parameter in Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) der OTIF integriert wurden. Die OTIF verfügt nun über einen vollständigen Satz an ETV zu Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen sowie zu deren Zulassungsverfahren.

Das Bestreben nach Interoperabilität behindert oder schmälert in keiner Weise das Ziel, Vorschriften für die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs im internationalen Verkehr zu liefern.

Vor diesem Hintergrund umfassen die nächsten Schritte voraussichtlich:

Die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs (Personenwagen) im internationalen Verkehr, durch die Bereitstellung von harmonisierten **Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen für Personenwagen** auf internationaler Ebene. Nachdem diese Entwicklung auf OTIF-Ebene begonnen hat, wendet sich ihr nun auch die ERA-Arbeitsgruppe genauer zu, um Änderungen der TSI LOC&PAS vorzuschlagen<sup>3</sup>. Parallel dazu wird die WG TECH äquivalente Änderungen zur Annahme durch den CTE ausarbeiten.

Die Förderung der Nutzung harmonisierter Systeme für den Informationsaustausch im internationalen Verkehr, wie Register, Datenbanken und Telematikanwendungen. Dies betrifft in erster Linie die **Übertragung der TSI TAF** und die Förderung der Zusammenarbeit zwischen ERA und OSSHD auf dem Gebiet des elektronischen Datenaustauschs.

Die Analyse der Entwicklungen in Zusammenhang mit dem **vierten Eisenbahnpaket der EU und die Folgen, die sich daraus für die Äquivalenz mit dem COTIF ergeben**. Insbesondere das vierte Eisenbahnpaket wird zu Änderungen führen, an die das COTIF angepasst werden muss. Terminologieänderungen und neue Kompetenzen der ERA sollten so beispielsweise in den ATMF korrekt reflektiert werden.

Die Klärung und ggf. Harmonisierung betriebsbezogener Pflichten, die mit Blick auf die **Erleichterung der Interoperabilität** für den internationalen Verkehr benötigt werden. Ein Teil dieser Änderungen kann zunächst unter den APTU und ATMF vorgenommen werden. Dennoch hält das Sekretariat der OTIF für weitere Spezifikationen zur Interoperabilität einen neuen Anhang zum COTIF für die beste Lösung.

---

<sup>1</sup> Die Vorschriften zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) sind ein Beispiel für sicherheitsrelevante Bestimmungen. Anhang I der ETV WAG ist ein weiteres Beispiel, hier wurden Bestimmungen zur Zugbildung und Verwendung von Wagen aus der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung der EU übernommen.

<sup>2</sup> Dokument 6.3 der 9. Tagung des CTE fasst die Ausgangsposition des Sekretariats der OTIF bezüglich der Entwicklung von Interoperabilitätsvorschriften im Rahmen des COTIF zusammen.

<sup>3</sup> „TSI“ steht für „Technische Spezifikation für die Interoperabilität“.

## 4. REVISION UND ÄNDERUNG BESTEHENDER VORSCHRIFTEN

Wie in diesem Dokument erläutert, werden die meisten Revisionen und Änderungen der technischen und Sicherheitsvorschriften zunächst von den Arbeitsgruppen der ERA ausgearbeitet und dann auf EU-Ebene von der Kommission angenommen. Ähnliche Änderungen und Revisionen werden daraufhin von der WG TECH entworfen und auf OTIF-Ebene vom CTE angenommen, damit die Äquivalenz der EU- und COTIF-Vorschriften gewahrt bleibt.

In Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen ist es für die OTIF entscheidend, schon an den frühen Entwicklungsstadien auf EU-Ebene involviert zu sein. Aus diesem Grund arbeitet das Sekretariat der OTIF in Koordination mit der WG TECH bei Themen gemeinsamen Interesses eng mit der ERA zusammen. Solche Themen sind:

Die mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM<sup>4</sup>-Vorschriften, so dass nicht mehr nur die Zertifizierung von ECM für Güterwagen, sondern auch für andere Fahrzeugtypen abgedeckt sind. Ein Teil der Zusammenarbeit des Sekretariates der OTIF mit der ERA betrifft die Aufklärung der ERA über die Situation der ECM-Vorschriften im Anwendungsbereich des COTIF, so dass Letztere dies in ihrer Folgenabschätzung berücksichtigen kann.

Revision der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE). Unter anderem möchte das Sekretariat der OTIF zu den Diskussionen über die Verwendung mechanischer Entgleisungsdetektoren in Güterzügen beitragen. Dieser Beitrag wird mit der RID<sup>5</sup>-Abteilung der OTIF unter Berücksichtigung der Diskussionen der RID-Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ koordiniert.

Änderungen der TSI WAG. Hier hat die ERA insbesondere an der Schließung offener Punkte gearbeitet. Zudem plant die ERA Spezifikationen zu Entgleisungsdetektoren für Güterwagen, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der RID-Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“.

Änderungen der TSI LOC&PAS. Zum aktuellen Zeitpunkt hat die ERA der Europäischen Kommission zwei Empfehlungen zur Änderung der TSI LOC&PAS unterbreitet, von denen eine hauptsächlich die Schließung offener Punkte betrifft und die andere spezifische Bestimmungen zu einmaligen Genehmigungen für bestimmte Fahrzeugtypen. Diese Bestimmungen sind für die OTIF von ganz besonderem Interesse, da sie die Grundlage für die Bewilligung des freien Verkehrs von Fahrzeugen im Sinne von Artikel 6 § 3 ATMF bilden.

Im Rahmen eines diesbezüglichen Mandates arbeitet die ERA seit 2013 an der Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register (RVRR). Es ist zu erwarten<sup>6</sup>, dass das vierte Eisenbahnpaket die rechtliche Grundlage für die Einrichtung eines Europäischen Fahrzeugregisters legen wird, welches die nationalen Fahrzeugregister der EU-Staaten ersetzt. Das Sekretariat der OTIF wird seine Zusammenarbeit mit der ERA und der GD MOVE fortsetzen, um sicherzustellen, dass diese Entwicklungen in der EU mit den auf OTIF-Ebene anwendbaren Spezifikationen zu den nationalen Fahrzeugregistern kompatibel bleiben.

Die Ad-hoc-Taskforce der ERA zu sektoralen Akkreditierungssystemen für benannte Stellen unter der Richtlinie 2008/57/EG hat unverbindliche Bestimmungen erlassen, welche als Leitfaden für bewährte Verfahren für die Akkreditierung von benannten Stellen auf EU-Ebene fungieren. Diese Systeme um-

<sup>4</sup> ECM steht für „für die Instandhaltung zuständige Stelle“, und die Vorschriften über die Zertifizierung von ECM für Güterwagen sind auf OTIF-Ebene in ATMF-Anlage A und auf EU-Ebene in der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 445/2011 enthalten.

<sup>5</sup> Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID - Anhang C zum Übereinkommen).

<sup>6</sup> Basierend auf öffentlich verfügbaren Entwürfen von Rechtsinstrumenten und auf Präsentationen der Kommission vor der WG TECH.

fassen auch Verweise auf EN-Normen, u. a. zur Sicherstellung der Kompetenzen und Unabhängigkeit der benannten Stellen. Dieses System könnte auch für die OTIF relevant werden, da die Prüforgane der OTIF in Übereinstimmung mit Artikel 5 ATMF über teilweise ähnliche Kompetenzen verfügen wie die benannten Stellen der EU.

## **5. ÜBERWACHUNG DER ANWENDUNG DER TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN**

Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften kann für die OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung sein. 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 Zügen, denen 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. Hierzu wird die Abteilung Technik in Zusammenarbeit mit der Rechtsabteilung eine Befragung der Mitgliedstaaten starten, um herauszufinden, wie diese das COTIF anwenden. Der Fokus liegt dabei auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU hier über eigene interne Verfahren verfügt.

Das Sekretariat der OTIF hat einen partizipativen Ansatz entwickelt, mit dem die enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen Organisationen des internationalen Eisenbahnverkehrs gesucht wird.

Den verschiedenen Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen kommt, was den direkten Kontakt zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten anbelangt, zweifellos die wichtigste Rolle zu. Auf deren Tagungen können die Vertreter der Mitgliedstaaten ihre Ansichten äußern, auf den neuesten Stand der Entwicklungen gebracht werden und aktiv an der Weiterentwicklung des COTIF teilnehmen.

Die Organisation von und aktive Teilnahme an Workshops und Seminaren in unseren Mitgliedstaaten ist auch eine gute Möglichkeit für die Mitarbeiter des Sekretariates, Kontakte zu mit dem COTIF arbeitenden Personen zu knüpfen.

Neben den Weiterverbreitungsaktivitäten hat das Sekretariat der OTIF 2015 ein internes („*in-house*“) Trainingsprogramm geschaffen, das sich an Mitarbeiter der zuständigen Behörden richtet, welche die technischen Anhänge des COTIF anwenden. Die Hospitanten nehmen an den täglichen Aktivitäten der Abteilung Technik der OTIF teil und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen zu den technischen Anhängen des COTIF. Im Gegenzug können sie dem Personal des Sekretariates dabei helfen, ein besseres Verständnis der Anwendung des COTIF in dem betreffenden Staat zu erlangen. Ziel ist es, dass die Hospitanten am Ende des Trainings das neu erworbene Wissen anwenden, selbständig Trainings organisieren und auf nationaler Ebene weiterverbreiten.

## **6. INTERDISZIPLINÄRE KOORDINATION**

Genauso wichtig wie die Beibehaltung der Äquivalenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften zu technischen und Sicherheitsfragen ist es sicherzustellen, dass keine Inkohärenzen zwischen diesen Vorschriften und anderen Bereichen des (internationalen) Rechts bestehen. Über die letzten Jahre wurden die Kohärenz zwischen dem RID und den allgemeinen Eisenbahnvorschriften in Teilen analysiert.

Im März 2013 wurde die für die Europäische Kommission durchgeführte Studie „*Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union*“ (Untersuchung des Zusammenwirkens und der Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften in der Europäischen Union) fertiggestellt. Daraufhin wurde ein Gemeinsames Papier des OTIF-Sekretariates und der Europäischen Kommission zum Zusammenwirken von RID und ATMF zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G den OTIF-Ausschüssen CTE und RID-Fachausschuss sowie den EU-Ausschüssen RISC und TDG vorgelegt. Aktuell findet im Rahmen einer von der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF gemeinsam eingerichteten Arbeitsgruppe eine Vorstudie potenzieller Inkohärenzen und/oder Überschneidungen statt. Die Arbeitsgruppe besteht aus ausgewählten Experten der oben erwähnten Ausschüsse. Anschließend könnte auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeitsgruppe eine Diskussion über die zu wählende Strategie erfolgen.

Die erste Tagung der Arbeitsgruppe fand am 3. und 4. Februar 2016 in Bern statt, eine zweite Tagung ist für den 9. und 10. Juni 2016 direkt im Anschluss an die 9. Tagung des CTE anberaumt.

## **7. VORLÄUFIGER ZEITPLAN**

Für die Zeit nach dem CTE 9 sind für 2016 zwei weitere Tagungen der WG TECH geplant, die erste wird von der ERA am 7. und 8. September in Lille organisiert und die zweite am 16. und 17. Dezember in den Räumlichkeiten der OTIF. Für 2017 ist vor der 10. Tagung des CTE eine weitere Tagung der WG TECH vorgesehen.

\*\*\*\*\*