

Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Kantone / Cantons / Cantoni
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Departement Bau und Volkswirtschaft des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei des Kantons Bern
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Chancellerie d'Etat du Canon de Genève
Departement Bau und Umwelt des Kantons Glarus
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Service du Développement Territorial du Canton du Jura
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden
Baudepartement des Kantons Schaffhausen
Baudepartement des Kantons Schwyz
Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Departement für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau
Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr des Kantons Uri – Verzicht auf Stellungnahme
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Baudirektion des Kantons Zug
Staatskanzlei des Kantons Zürich

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

2. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets Stellung nehmen zu können.

Zur Frage 1

"Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?"

Der Kanton Aargau ist mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden.

Zur Frage 2

"Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?"

Für den europäischen Eisenbahnverkehr sind möglichst einheitliche Regelungen anzustreben, damit die Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnverkehrs verbessert werden kann. Der Kanton Aargau unterstützt entsprechende Massnahmen.

Zur Frage 3

"Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?"

Der Kanton Aargau unterstützt die Stossrichtung, die Vorschriften, Verfahren und Methoden im europäischen Bahnverkehr zu harmonisieren und dabei möglichst zu vereinfachen.

Zur Frage 4

"Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden sollen wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?"

Ja, die entsprechenden Vorschriften, Verfahren und Methoden sind möglichst einheitlich und wo sinnvoll anwendbar umzusetzen.

Zur Frage 5

"Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?"

Der Kanton Aargau unterstützt grundsätzlich die Bestrebungen, die Komplexität aufgrund verschiedener nationaler Regelungen im europäischen Eisenbahnverkehr zu reduzieren.

Zur Frage 6

"Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?"

Der Kanton Aargau ist von den Zulassungsverfahren nicht direkt betroffen.

Zur Frage 7

"Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?"

Der Kanton Aargau unterstützt die Stossrichtung, die Europäische Eisenbahnagentur ERA zu stärken, damit Innovationen im harmonisierten europäischen Eisenbahnsystem aktiv mitgestaltet werden können. Auch eine verstärkte Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen erachtet der Kanton Aargau als grundsätzlich sinnvoll.

Zur Frage 8

"Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?"

Aus Sicht des Kantons Aargau sind keine weiteren Auswirkungen bekannt.

Zur Frage 9

"Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?"

Nein.

Zur Frage 10

"Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?"

Aus Sicht des Kantons Aargau gibt es keine weitere Themen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- weiterentwicklungregelwerke@bav.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
Weiterentwicklungsregelwerke@
bav.admin.ch

Appenzell, 3. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets, 2. Schritt, zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage. Dank der Anpassungen profitiert die Bahnbranche von harmonisierten technisch-betrieblichen Spezifikationen, Vorschriften und der gemeinsamen Datenplattform der European Railway Agency. Für die beteiligten Unternehmen bedeutet es eine effizientere Abwicklung und grössere Rechtssicherheit insbesondere bei Mehrländerzulassungen. Für Herstellerinnen und Hersteller von Fahrzeugen und anderen eisenbahntechnischen Produkten bedeutet es zudem auch eine Reduktion der technischen Komplexität aufgrund geringerer länderspezifischer Ausprägungen.

Zum Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Ja. Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr heute nicht abgestimmt. Beispielsweise planen die Schweiz, Österreich und Deutschland Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040/2045. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind jedoch nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist so nicht möglich, und die Zuständigkeiten sind nicht klar. Wir regen eine Harmonisierung

der Planungsprozesse an. Gleichzeitig soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert werden.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierte und weiterentwickelte Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend und als zielführend?

Ja.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend und als zielführend?

Ja.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja.

Weitere Fragen

Auswirkungen

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Ja, wir sehen Optimierungspotenzial im Bereich der Planungsprozesse (vgl. oben Ziff. 2).

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber-Stv.:



Michael Bühler

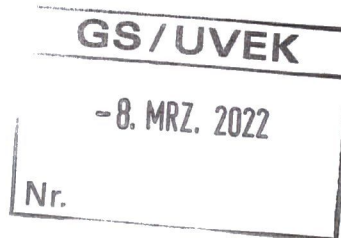
Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Departement Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern



Dölf Biasotto
Landammann

Herisau, 7. März 2022

Eidg. Vernehmlassung; Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt bis zum 31. März 2022 zur Vernehmlassung.

Das Departement Bau und Volkswirtschaft äussert sich dazu wie folgt:

Das Departement Bau und Volkswirtschaft ist mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets in der Schweiz umzusetzen, einverstanden. Wir verzichten deshalb auf das Ausfüllen des Fragebogens, möchten aber zur zweiten Frage der Zielsetzungen noch folgenden Punkt einbringen:

Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr nicht abgestimmt. Das zeigt sich beispielsweise bei den Bahnplanungen rund um den Bodenseeraum, die im Rahmen der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) mit BODANRAIL 2045 gemacht werden. Die Fristen und Termine der Schweiz, von Österreich und Deutschland zur Erarbeitung der Programme sind nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist so nicht möglich, was die Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems verhindert. Das Departement Bau und Volkswirtschaft regt deshalb eine Harmonisierung der Planungsprozesse an. Gleichzeitig soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Dölf Biasotto, Landammann



Appenzell Ausserrhoden

Geht an:

- [WeiterentwicklungRegelwerke@bäv.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bäv.admin.ch) (Word- und PDF-Version)

Kopie an:

- Intern: FA öV



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BVD

Per E-Mail als PDF- und Worddatei an:
WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

RRB Nr.: - 2 4 1 / 2 0 2 2
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

9. März 2022

**Vernehmlassung des Bundes: Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpa-
kets – 2. Schritt.
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum
im Betreff genannten Geschäft.

Die Vorlage behandelt die Zulassungsbedingungen von Schienenfahrzeugen. Es werden die
rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, damit Bewilligungen der European Union Agency for
Railways (ERA) auch für den Betrieb auf dem Schweizer Normalpurnetz gelten können.

Die Stossrichtung zur Verbesserung der internationalen Interoperabilität und damit zur Stärkung
des Schienenverkehrs unterstützt der Regierungsrat. Zudem profitiert auf diese Weise auch die
Schweiz von den europaweit u.a. aufgrund der Digitalisierung geplanten Weiterentwicklungen
der betreffenden Vorschriften.

Der Regierungsrat hat keine ergänzenden Bemerkungen und dankt Ihnen für Ihre Kenntnis-
nahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Beatrice Simon
Regierungspräsidentin

Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler
– Bau- und Verkehrsdirektion

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Liestal, 29. März 2022
KK-Nr. 47356

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere grundsätzlichen Anmerkungen zukommen. Unsere Antworten zum Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage finden Sie in der Beilage.

Grundsätzliche Anmerkungen

Der Regierungsrat des Kantons BL begrüsst und unterstützt grundsätzlich die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets auf Bundesebene. In der Region Basel nimmt der internationale Eisenbahnverkehr eine besondere Stellung ein. Deshalb sind wir interessiert daran, dass die Züge des Güter- und Fernverkehrs wie auch des Regionalverkehrs ohne grosse technisch-administrative Hindernisse die Landesgrenze überqueren können.

Für einen späteren Zeitpunkt ist die Änderung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU vorgesehen. Momentan sind die geplante Mitwirkung der Schweiz in den Arbeits- und Expertengruppen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sowie ein Beitritt zu dieser Institution nach Abbruch der Verhandlungen zum Institutionellen Abkommen (Rahmenabkommen) sistiert. Der Kanton BL würde es begrüssen, wenn die Verhandlungen möglichst bald wiederaufgenommen werden könnten, damit Klarheit im Verhältnis zur EU geschaffen werden. Durchlässige Grenzen sind generell von grosser Bedeutung für das Funktionieren des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in unserem trinationalen Raum.

Inwieweit sich die im Rahmen der technischen Säule geplanten Vereinfachungen neben dem europäischen Güter- und Fernverkehr auch auf den grenzüberschreitenden Regionalverkehr auswirken werden, geht aus der Vorlage nicht hervor. Letzteres ist jedoch für den Kanton BL von besonderem Interesse. Durchgehende grenzüberschreitende Verbindungen fehlen heute im System der trinationalen S-Bahn Basel. Mit deren Weiterentwicklung werden in den nächsten Jahren neue grenzüberschreitende Angebote mit speziell dafür ausgerüstetem Rollmaterial ihren Betrieb auf-

nehmen. Dazu gehören die Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz im Zusammenhang mit der neuen Bahnanbindung EuroAirport, sowie zwischen Deutschland und der Schweiz im Rahmen des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke und der in diesem Zusammenhang geplanten neuen S-Bahn-Linie Basel Bad. Bf. – Waldshut – Koblenz AG (über deutsches Gebiet). Dass die einzelnen EU-Länder die Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr unterschiedlich handhaben und auch Eisenbahnpakete nicht immer zur selben Zeit umsetzen, erschwert allerdings die Einführung von neuen Angeboten über die Grenzen hinweg. Dabei hat sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, wie zeitaufwändig Zulassungsverfahren sein können. Speziell davon betroffen war vor gut 15 Jahren die Einführung von schweizerischen Triebfahrzeugen auf der S-Bahn-Verbindung Frick/Laufenburg–Basel–Mulhouse.

Was die Vernehmlassungsvorlage generell betrifft, sind wir der Auffassung, dass nur ein kleiner Kreis (Fahrzeughersteller, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber) inhaltlich damit vertraut ist. Es würde sich unserer Meinung nach anbieten, auch die unmittelbar betroffenen Stellen und Institutionen zu konsultieren.

Anträge zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen haben wir keine spezifischen Anträge. Unter dem Aspekt von Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr begrüßen wir die in den Art. 4a Abs. 2 und 8e Abs. 3 EBG geplanten Änderungen. Gemäss diesen kann das Bundesamt für Verkehr auf Grenzbetriebsstrecken und daran anschliessenden grenznahen Strecken ausländische Sicherheitsgenehmigungen und –bescheinigungen anerkennen sowie mit den zuständigen Behörden von Nachbarländern die Zusammenarbeit vereinbaren. Ansonsten beschränken sich unsere Antworten im beiliegenden Fragenkatalog auf einige wenige grundsätzliche Aspekte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Hochachtungsvoll



Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage
– Fragebogen



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja, der Kanton BL begrüsst Harmonisierungen und Vereinfachungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr explizit und unterstützt somit die Ziele der Vorlage.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Bis jetzt umfasst die Liberalisierung im Rahmen der europäischen EU-Eisenbahnpakete vor allem den Güter- und teilweise den Fernverkehr. Dementsprechend sind die technischen Spezifikationen der Interoperabilität und vereinfachten Zulassungsverfahren auf diese beiden Verkehrssparten fokussiert. Hingegen sind unseres Wissens Vereinfachungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr noch nirgends genauer geregelt. Mit ein Grund dafür ist, dass dieser von den einzelnen EU-Ländern unterschiedlich gehandhabt wird, speziell bei der Bestellung und Vergabe von Leistungen. Auch werden erfahrungsgemäss EU-Eisenbahnpakete nicht in jedem Land gleichzeitig umgesetzt. Der Kanton BL hat grosses Interesse daran, dass die vereinfachten Zulassungsverfahren auf alle Sparten, insbesondere auch auf den Regionalverkehr, ausgeweitet werden.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden, wo sinnvoll, zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja. Unter dem Aspekt von Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr begrüssen wir die in den Art. 4a Abs. 2 und 8e Abs. 3 EBG geplanten Änderungen. Gemäss diesen kann das Bundesamt für Verkehr auf Grenzbetriebsstrecken und daran anschliessenden grenznahen Strecken ausländische Sicherheitsgenehmigungen und –bescheinigungen anerkennen sowie diesbezüglich auch mit den zuständigen Behörden von Nachbarländern die Zusammenarbeit vereinbaren.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?
Ja, soweit dies von uns beurteilt werden kann.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?
Ja, soweit dies von uns beurteilt werden kann.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?
Ja, der Kanton BL unterstützt die Stossrichtung.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?
Nein.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Nur ausgewiesene Fachkreise (u. a. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Fahrzeughersteller) sind mit einigen in der Vernehmlassung aufgeworfenen Fragen zu den technischen Spezifikationen der Interoperabilität, der Zulassungsverfahren, der Vereinheitlichung technisch-betrieblicher Eisenbahnstandards im europäischen Schienenverkehr etc. soweit vertraut, dass sie diese im Detail beurteilen können. Die Vernehmlassungsvorlage und im Speziellen der Erläuterungsbericht sind zwar konzentriert gehalten, setzen jedoch sehr spezifisches Fachwissen voraus. Wir fokussieren in unserer Stellungnahme daher in erster Linie auf die generellen Absichten und Stossrichtungen der Vernehmlassung und können uns nicht zu den spezifischen Punkten der geplanten EBG-Anpassung äussern.



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 22. März 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. März 2022
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK;
Vernehmlassung zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahn-
pakets – 2. Schritt: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben von Bundesrätin Simonetta Sommaruga vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere grundsätzlichen Anmerkungen zukommen. Unsere Antworten zum Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage finden Sie in der Beilage.

1. Grundsätzliche Anmerkungen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst und unterstützt grundsätzlich die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets auf Bundesebene. In der Region Basel nimmt der internationale Eisenbahnverkehr eine besondere Stellung ein. Deshalb sind wir interessiert daran, dass die Züge des Güter- und Fernverkehrs wie auch des Regionalverkehrs ohne grosse technisch-administrative Hindernisse die Landesgrenze überqueren können.

Für einen späteren Zeitpunkt ist die Änderung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU vorgesehen. Momentan sind die geplante Mitwirkung der Schweiz in den Arbeits- und Expertengruppen der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) sowie ein Beitritt zu dieser Institution nach Abbruch der Verhandlungen zum Institutionellen Abkommen (Rahmenabkommen) sistiert. Der Kanton Basel-Stadt würde es begrüssen, wenn die Verhandlungen möglichst bald wiederaufgenommen werden könnten, damit klare Verhältnisse zur EU geschaffen werden. Durchlässige Grenzen sind generell von grosser Bedeutung für das Funktionieren des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in unserem trinationalen Raum.

Inwieweit sich die im Rahmen der technischen Säule geplanten Vereinfachungen neben dem europäischen Güter- und Fernverkehr auch auf den grenzüberschreitenden Regionalverkehr auswirken werden, geht aus der Vorlage nicht hervor. Letzteres ist jedoch für den Kanton Basel-Stadt und die Region von besonderem Interesse. Durchgehende grenzüberschreitende Verbindungen fehlen heute im System der trinationalen S-Bahn Basel. Mit deren Weiterentwicklung werden in den nächsten Jahren neue grenzüberschreitende Angebote mit speziell dafür ausgerüstetem

Rollmaterial ihren Betrieb aufnehmen. Dazu gehören die Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz im Zusammenhang mit der neuen Bahnanbindung EuroAirport sowie zwischen Deutschland und der Schweiz im Rahmen des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrhein-strecke und der in diesem Zusammenhang geplanten neuen S-Bahn-Linie Basel Bad. Bf. – Waldshut – Koblenz AG (über deutsches Gebiet). Dass die einzelnen EU-Länder die Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr unterschiedlich handhaben und auch Eisenbahnpa-kete nicht immer zur selben Zeit umsetzen, erschwert allerdings die Einführung von neuen Ange-boten über die Grenzen hinweg. Dabei hat sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, wie zeitaufwändig Zulassungsverfahren sein können. Speziell davon betroffen war vor gut 15 Jahren die Einführung von schweizerischen Triebfahrzeugen auf der S-Bahn-Verbindung Basel – Mul-house.

Was die Vernehmlassungsvorlage generell betrifft, sind wir der Auffassung, dass nur ein kleiner Kreis (Fahrzeughersteller, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber) inhaltlich damit vertraut ist. Für die meisten Adressaten handelt es sich hingegen um eine weitgehend un-bekannte und dazu sehr komplexe Materie. Deshalb erlauben wir uns, die Frage aufzuwerfen, ob nicht eine Konsultation bei unmittelbar betroffenen Stellen und Institutionen zielführender gewe-sen wäre, unabhängig davon, dass es sich auch um eine Gesetzesänderung handelt.

2. Anträge zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen haben wir keine spezifischen Anträge. Unter dem As-pekt von Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr begrüssen wir die in den Art. 4a Abs. 2 und 8e Abs. 3 EBG geplanten Änderungen. Gemäss diesen kann das Bun-desamt für Verkehr auf Grenzbetriebsstrecken und daran anschliessenden grenznahen Strecken ausländische Sicherheitsgenehmigungen und –bescheinigungen anerkennen sowie mit den zu-ständigen Behörden von Nachbarländern die Zusammenarbeit vereinbaren. Ansonsten beschrän-ken sich unsere Antworten im beiliegenden Fragenkatalog auf einige wenige grundsätzliche As-pekte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Wolfgang Fleischer, wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:
– Fragebogen ausgefüllt



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja, der Kanton Basel-Stadt begrüsst Harmonisierungen und Vereinfachungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr explizit und unterstützt somit die Ziele der Vorlage.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Der Kanton Basel-Stadt hat grosses Interesse daran, dass die vereinfachten Zulassungsverfahren auf alle Sparten, insbesondere auch auf den Regionalverkehr, ausgeweitet werden. Bis jetzt umfasst die Liberalisierung im Rahmen der europäischen EU-Eisenbahnpakete vor allem den Güter- und teilweise den Fernverkehr. Dementsprechend sind die technischen Spezifikationen der Interoperabilität und die vereinfachten Zulassungsverfahren auf diese beiden Verkehrssparten fokussiert. Hingegen sind unseres Wissens Vereinfachungen auch im grenzüberschreitenden Regionalverkehr noch nirgends genauer geregelt. Mit ein Grund dafür ist, dass ihn die einzelnen EU-Länder unterschiedlich handhaben, speziell bei der Bestellung und Vergabe von Leistungen. Auch werden erfahrungsgemäss EU-Eisenbahnpakete nicht in jedem Land gleichzeitig umgesetzt.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden, wo sinnvoll, zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja. Unter dem Aspekt von Angebotsverbesserungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr begrüßen wir die in den Art. 4a Abs. 2 und 8e Abs. 3 EBG geplanten Änderungen. Gemäss diesen kann das Bundesamt für Verkehr auf Grenzbetriebsstrecken und daran anschliessenden grenznahen Strecken ausländische Sicherheitsgenehmigungen und –bescheinigungen anerkennen sowie diesbezüglich auch mit den zuständigen Behörden von Nachbarländern die Zusammenarbeit vereinbaren.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?
Ja, soweit dies von uns beurteilt werden kann.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?
Ja, soweit dies von uns beurteilt werden kann.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?
Ja, der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Stossrichtung.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?
Nein.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Nur ausgewiesene Fachkreise (u.a. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Fahrzeughersteller) sind mit einigen in der Vernehmlassung aufgeworfenen Fragen zu den Technischen Spezifikationen der Interoperabilität, der Zulassungsverfahren, der Vereinheitlichung technisch-betrieblicher Eisenbahnstandards im europäischen Schienenverkehr etc. soweit vertraut, dass sie diese im Detail beurteilen können. Die Vernehmlassungsvorlage und im Speziellen der Erläuterungsbericht sind zwar konzentriert gehalten, setzen jedoch sehr spezifisches Fachwissen voraus. Wir fokussieren in unserer Stellungnahme daher in erster Linie auf die generellen Absichten und Stossrichtungen der Vernehmlassung und können uns nicht zu den spezifischen Punkten der geplanten EBG-Anpassung äussern.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Fribourg, le 15 mars 2022

2022-234

Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE – 2^e étape : consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par lettre du 17 décembre 2021, vous avez mis en consultation la deuxième étape de la mise en œuvre du volet technique du quatrième paquet ferroviaire de l'UE et nous vous en remercions.

Le Conseil d'Etat de Fribourg est, tout comme le Conseil fédéral, d'avis que cette deuxième étape est une suite logique indispensable à la Suisse et à sa participation au réseau ferroviaire européen. Elle est également dans l'intérêt des acteurs du secteur ferroviaire suisse (entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure, fabricants de véhicules, etc.). En effet, le projet soumis à consultation crée notamment les conditions pour que ce secteur ait accès à la procédure d'autorisation simplifiée, permet d'harmoniser les réglementations relatives à l'interopérabilité technique et aux standards de sécurité. Il approuve donc l'objectif général du projet. Il n'a pas d'autres remarques à formuler sur cette consultation qui touche à des questions techniques et procédurales qui ne relèvent pas directement de ses compétences. Il relève toutefois une erreur dans le rapport explicatif, page 10 Art. 23f, Al, 1, let. b : il convient de remplacer « l'UE n'adopte pas seulement... » par « le Conseil fédéral n'adopte pas seulement... ».

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Le Conseil d'Etat

1126-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
Kochergasse 10
3003 Berne

**Concerne : mise en œuvre du volet technique du 4^{ème} paquet ferroviaire de l'UE –
2^{ème} étape : prise de position du canton de Genève suite à consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet cité en objet. Après analyse par les différents services concernés, nous approuvons le principe général des modifications apportées à la loi sur les chemins de fer (LCdF) ainsi qu'à la loi sur les installations électriques (LIE) et vous prions de prendre note des réponses apportées au questionnaire annexé.

En vous souhaitant bonne réception de la présente et vous remerciant d'avance pour la prise en compte de nos remarques, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Serge Dal Busco

Annexe mentionnée

Copie à (word et PDF) : weiterentwicklungregelwerke@bav.admin.ch



Catalogue de questions relatif au projet à mettre en consultation concernant la mise en œuvre du volet technique du 4^{ème} paquet ferroviaire de l'UE – 2^{ème} étape

Prise de position de: République et Canton de Genève

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à mettre en œuvre le volet technique du 4^{ème} paquet ferroviaire de l'UE (4RP-TP) en Suisse ?

OUI

NON

2. Voyez-vous des mesures supplémentaires ou d'autres mesures à mettre en œuvre afin de créer un système ferroviaire européen consolidé et d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire ?

OUI

NON

Mesures

Harmonisation des prescriptions

3. L'orientation envisagée en vue de l'harmonisation des prescriptions, des procédures et des méthodes dans le domaine de l'interopérabilité vous convient-elle pour la Suisse également ?

OUI

NON

4. À l'instar des précédentes règles en matière d'interopérabilité, il conviendrait d'appliquer les prescriptions, procédures et méthodes harmonisées et perfectionnées dans le cadre du 4RP-TP également au domaine non interopérable, lorsque cela se justifie à des fins d'optimisation. Êtes-vous d'accord avec cela ?

OUI

NON

Réduction des règles nationales dans le domaine interopérable

5. Pensez-vous que la réduction de la complexité actuelle, due aux différentes règles nationales, pour les entreprises requérantes telles que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que pour les fabricants de véhicules et de sous-systèmes, qui est prévue dans le cadre de la mise en œuvre du 4RP-TP, est suffisante ou opportune ?

Avec un réseau ferroviaire régional dont le caractère transfrontalier se renforcera dans les décennies à venir, le Canton de Genève soutient l'approche volontariste du Conseil fédéral dans la simplification des réglementations dans le domaine de l'interopérabilité.

Bau und Umwelt
Kirchstrasse 2
8750 Glarus

per E-Mail
konsultationen@bav.admin.ch

Glarus, 25. Februar 2022
Unsere Ref: 2021-408

Vernehmlassung i. S. Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets, 2. Schritt

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Die angestrebte Harmonisierung und Vereinfachung wird ausdrücklich begrüsst. Mit den vorgeschlagenen Anpassungen im Eisenbahngesetz (SR 742.101), in der Eisenbahnverordnung (SR 742.141.1) sowie der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (SR 742.161) sind wir einverstanden.

Zum Fragekatalog

Zielsetzungen

1. *Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?*

Wir sind einverstanden.

2. *Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?*

Wir sehen dringenden Handlungsbedarf bei den folgenden zwei Themen:

- a) *Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional-, Fern- und Güterverkehr*

Die Schweiz, Österreich und Deutschland planen Ihre Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040/45. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind jedoch nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist somit nicht möglich. Die geringe Anzahl an erfolgreichen internationalen Ausbauprojekten in der Vergangenheit

zeigt, dass diese Konstellation ungünstig ist und die Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems verhindert.

b) Verkaufssysteme internationale Fahrausweise

Der Verkauf für internationale Fahrausweise entspricht in keiner Weise den Bedürfnissen der Kundschaft. So können einfache grenzüberschreitende Fahrausweise vom Kunden oftmals nicht ohne den Besuch einer Verkaufsstelle gekauft werden. Auch wird der Kauf von internationalen Fahrausweisen der Kundschaft je nach Anbieter unterschiedlich transparent und teilweise mit erheblichen Preisunterschieden dargestellt. Das grenzüberschreitende elektronische Ticketing ist unbefriedigend oder inexistent. Hier besteht dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im internationalen Personenverkehr.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. *Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?*

Wir sind einverstanden.

4. *Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?*

Wir sind einverstanden, sofern damit nicht weitere Auflagen und Kosten im nicht interoperablen Bereich entstehen.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. *Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?*

Wir erachten die Reduktion als hinreichend.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. *Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?*

Wir erachten die Anpassungen als hinreichend.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. *Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?*

Wir erachten beides als sinnvoll.

Weitere Fragen

Auswirkungen

8. *Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?*

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. *Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Wir erwarten, dass die Zulassung von Fahrzeugen und anderen eisenbahntechnischen Produkten wesentlich vereinfacht wird. Langwierige Zulassungsprozesse in jedem Land sind hinderlich und teuer ohne erkennbaren Mehrnutzen.

10. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?*

Wie in Frage 2 ausgeführt, sehen wir zusätzlichen dringenden Handlungsbedarf in den Bereichen der Planungsprozesse und des Ticketings im internationalen Eisenbahnverkehr.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

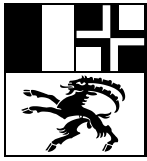
Freundliche Grüsse



Kaspar Becker
Regierungsrat

Kopie an:

- Abteilung Mobilität und Tiefbau



Sitzung vom

15. März 2022

Mitgeteilt den

16. März 2022

Protokoll Nr.

230/2022

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an: [WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt – Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 wurden die Kantone eingeladen, zum zweiten Schritt der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

Ausgangslage

Die EU-Mitgliedstaaten haben ihre Rechtsgrundlagen an das 4. EU-Eisenbahnpaket angepasst. Die Schweiz hat ihrerseits 2019 mit der Änderung der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV; SR 742.141.1) und dem Beschluss 2/2019 des Gemischten Ausschusses zum Landverkehrsabkommen einen ersten Schritt zur Umsetzung der sogenannten technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) vollzogen. Nach dem ersten Schritt ist mit dieser Vorlage nun eine Anpassung des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) vorgesehen. Sie bildet die Basis zur Mitwirkung der Schweiz bei der geplanten Weiterentwicklung der Vorschriften im Zuge der Digitalisierung im Eisenbahnsektor der EU.

Bemerkungen

Dank der Anpassungen profitiert die Bahnbranche von harmonisierten technisch-betrieblichen Spezifikationen, Vorschriften und der gemeinsamen Datenplattform ERA. Für die beteiligten Unternehmen bedeutet es eine effizientere Abwicklung und grössere Rechtssicherheit insbesondere bei Mehrländerzulassungen. Für Hersteller von Fahrzeugen und anderen eisenbahntechnischen Produkten bedeutet es zudem auch eine Reduktion der technischen Komplexität aufgrund geringerer länderspezifischer Ausprägungen.

Der Kanton Graubünden ist auf attraktive grenzüberschreitende Bahnverbindungen angewiesen und finanziert verschiedene Angebote des öffentlichen Verkehrs, welche als Zubringer dazu benötigt werden. Aktuell betroffen ist der Kanton Graubünden aufgrund der Zulassungsverzögerungen der SBB-Züge auf der Strecke Zürich – München: Schleppende Verfahren führen hier aktuell sogar zum Bruch der internationalen Verbindungen in St. Margrethen, was auch negative Auswirkungen für die Fahrgäste nach Graubünden zur Folge hat.

Vor diesem Hintergrund wird die angestrebte Harmonisierung und Vereinfachung ausdrücklich begrüsst. Die Regierung ist mit den vorgeschlagenen Anpassungen im EBG, in der EBV und in der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV; SR 742.161) einverstanden. Zu dem der Vernehmlassung beiliegenden Fragenkatalog äussern wir uns wie folgt:

Fragenkatalog des Bundes

Zielsetzungen

1. *Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?*

Ja.

2. *Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?*

Ja, wir sehen eine weitere mögliche Massnahme: Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist das Ticketing für internationale Billette und die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr heute noch nicht abgestimmt. So planen beispielsweise die Schweiz, Österreich und Deutschland Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040/45. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind aber nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist so nicht möglich. Die geringe Anzahl erfolgreicher internationaler Ausbauprojekte in der Vergangenheit zeigt, dass diese Konstellation ungünstig ist und die Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems verhindert. Wir regen eine Harmonisierung der Planungsprozesse an. Gleichzeitig soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert und das grenzüberschreitende Ticketing verbessert werden.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. *Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?*

Ja.

4. *Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden sollen wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?*

Ja, unter der Auflage, dass keine zusätzlichen Vorschriften und Kosten für die nicht interoperablen Bahnen, wie beispielsweise die RhB für den italienischen Streckenabschnitt Campocologno – Tirano, anfallen.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. *Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?*

Ja, wir erachten die Reduktion als hinreichend.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. *Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?*

Ja, wir erachten die Anpassungen als hinreichend.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. *Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?*

Ja.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. *Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?*

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. *Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Es wäre prüfenswert, die Zulassung von Fahrzeugen grundsätzlich neu zu regeln, analog den Bestimmungen zu Strasse und Luftfahrt: Jedes Land ist hierbei für die Zulassung von Autos und Flugzeugen eigenständig verantwortlich und diese Zulassung gilt dann automatisch für ganz Europa oder darüber hinaus. So könnten beispielsweise in der Schweiz produzierte Schienenfahrzeuge durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zugelassen werden und bedürften keiner weiteren Zulassung von anderen Stellen / Ländern.

Wir empfehlen, dass die Zulassung von Fahrzeugen wesentlich vereinfacht wird: Langwierige Zulassungsprozesse von bereits mit Europäischen Zugsicherungssystemen ETCS ausgerüsteten Fahrzeugen wie aktuell bei den ETR 610-Zügen Zürich – München (sowie Zürich – Stuttgart mit dem IC 2I) sind nicht vertretbar, umso mehr, als die ETR 610-Züge schon seit Jahren grenzüberschreitend in Deutschland und Italien im Einsatz sind. Dass nun fehlende Zulassungspapiere für ETCS Baseline 3 die Fahrgäste zum Umsteigen an der Grenze zwingen, ist nicht zufriedenstellend.

10. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?*

Wie in Frage 2 ausgeführt, sehen wir Optimierungspotenzial im Bereich der Planungsprozesse und beim Ticketing im internationalen Verkehr.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département de l'environnement, des transports,
De l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Somaruga
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 15 mars 2022

Consultation relative au volet technique du 4e paquet ferroviaire de l'UE - 2e étape

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur le projet de modification de différentes bases légales en lien avec la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE - 2^e étape (4RP-TP).

Le canton du Jura est favorable aux dispositions permettant de favoriser le développement des échanges ferroviaires transfrontaliers. Vous trouverez ci-après les réponses aux questions posées.

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à mettre en œuvre le volet technique du 4e paquet ferroviaire de l'UE (4RP-TP) en Suisse ?

Oui

2. Voyez-vous des mesures supplémentaires ou d'autres mesures à mettre en œuvre afin de créer un système ferroviaire européen consolidé et d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire ?

Non

3. L'orientation envisagée en vue de l'harmonisation des prescriptions, des procédures et des méthodes dans le domaine de l'interopérabilité vous convient-elle pour la Suisse également ?

Oui

4. À l'instar des précédentes règles en matière d'interopérabilité, il conviendrait d'appliquer les prescriptions, procédures et méthodes harmonisées et perfectionnées dans le cadre du 4RP-TP également au domaine non interopérable, lorsque cela se justifie à des fins d'optimisation. Êtes-vous d'accord avec cela ?

Oui

5. *Pensez-vous que la réduction de la complexité actuelle, due aux différentes règles nationales, pour les entreprises requérantes telles que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que pour les fabricants de véhicules et de sous-systèmes, qui est prévue dans le cadre de la mise en œuvre du 4RP-TP, est suffisante ou opportune ?*

Il est difficile de juger, mais ce principe doit être favorisé.

6. *Considérez-vous que les adaptations proposées afin de standardiser les procédures d'homologation pour les sous-systèmes sur la base du 4RP-TP sont suffisantes ou opportunes ?*

Il est difficile de juger mais il est très important de favoriser la standardisation des procédures d'homologation.

7. *Considérez-vous que l'orientation et les moyens proposés pour renforcer l'ERA (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer) et la coopération entre les autorités sécuritaires et les services d'enquête sur les accidents sont pertinents ?*

Oui

8. *Voyez-vous d'autres conséquences notables en plus de celles mentionnées dans le projet (sur la Confédération, l'économie nationale, l'environnement, etc.) ?*

Non

9. *Avez-vous des remarques à formuler concernant les autres sujets du projet ?*

Non

10. *D'après vous, y a-t-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte, lesquels et pourquoi ?*

Non

Le Gouvernement jurassien vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

David Eray
Président



Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à
WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an:

[WeiterentwicklungRegelwerke@bav.ad-
min.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Luzern, 15. März 2022

Protokoll-Nr.: 329

**Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets;
2. Schritt: Vernehmlassung**

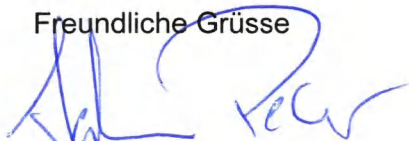
Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie die Kantone eingeladen, zur eingangs ge-
nannten Vorlage Stellung zu nehmen. Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich
Ihnen mit, dass unser Rat mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden ist.

Wir erlauben uns jedoch, mit Blick auf weitere erwähnenswerte Auswirkungen der Vorlage
(Punkt 8 des Fragebogens) den Antrag zu stellen, dass die Aufsichtsbehörde anzuhalten ist,
die zugelassenen und somit registrierten Fahrzeuge stichprobenhalber zu prüfen. Die Stich-
proben sind vergleichbar mit den Fahrzeugkontrollen der Polizei beim Schwerverkehr. Die
Prüfung sollte die Beurteilung von technischen Mängeln als auch von Umweltelementen
(etwa Lärmschutz) beinhalten. So besteht sonst das Risiko, dass Fahrzeuge, die den Krite-
rien nicht entsprechen, an der Landesgrenze angehalten werden, was zu Störungen im eng-
maschigen Schweizer Schienennetz führen könnte. Solche Störungen durch schlecht gewar-
tetes Rollmaterial haben grosse negative Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsablauf.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie um die Berücksichti-
gung unseres Antrags.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :
weiterentwicklungregelwerke@bav.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE – 2^e étape

Madame la conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

La garantie de l'interopérabilité ferroviaire est une condition importante pour assurer la fluidité du transport transfrontalier de voyageurs et la réussite de la politique suisse de transfert de la route au rail. C'est aussi une condition importante pour bénéficier de toutes les opportunités offertes par le transit de voyageurs via notre pays (tourisme d'affaires ou de loisirs) et ainsi positionner la Suisse sur les réseaux de transport internationaux. En simplifiant et en réduisant les coûts des procédures administratives d'accès aux réseaux européens (pour le matériel roulant, par exemple), l'interopérabilité ferroviaire est aussi gage d'une ouverture des marchés et d'une saine concurrence entre les entreprises de transport, suisses et comme européennes. Dans ce sens et pour renforcer le secteur ferroviaire suisse, nous soutenons le principe d'une modification de la législation suisse afin de permettre la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE également sur notre territoire.

Si le canton peut soutenir une simplification des procédures d'autorisation et une harmonisation des réglementations relatives à l'interopérabilité, il rend néanmoins votre Autorité attentive au fait que les standards de sécurité choisis par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) pour le Système européen de contrôle des trains (ETCS) ne conviennent pas toujours aux caractéristiques du réseau ferroviaire suisse. En effet, ce dernier est un des plus denses en Europe et nécessite, par exemple, un paramétrage du système de contrôle (courbes de vitesse et de freinage) plus exigeante en comparaison à la majorité des autres réseaux ferroviaires européens.

Ainsi, il nous paraît important que, dans sa collaboration avec l'ERA, l'Administration fédérale puisse garder une certaine autonomie lorsqu'il s'agit de déterminer les prescriptions techniques et de sécurité du système de contrôle de la marche des trains en vue de l'octroi des autorisations d'accès au réseau et des certificats de sécurité.

En résumé, le projet de loi proposé par le Conseil fédéral permet de franchir une étape supplémentaire vers l'harmonisation du cadre légal et normatif suisse avec celui de l'UE en matière d'interopérabilité des réseaux. Le canton de Neuchâtel est **favorable à ce projet sous condition que la Suisse puisse garder son indépendance lorsque c'est pertinent et nécessaire au maintien des performances du système ferroviaire suisse.**

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 28 mars 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND



A large, stylized handwritten signature in blue ink, corresponding to the name L. Favre.

A handwritten signature in blue ink, corresponding to the name S. Despland.

Catalogue de questions relatif au projet à mettre en consultation concernant la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE - 2^e étape

Réponses du canton de Neuchâtel

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à mettre en œuvre le volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE (4RP-TP) en Suisse ?

Oui, nous approuvons l'objectif général, soit le principe d'une modification de la législation suisse afin de permettre la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE également sur notre territoire.

2. Voyez-vous des mesures supplémentaires ou d'autres mesures à mettre en œuvre afin de créer un système ferroviaire européen consolidé et d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire ?

Il convient de rester attentif sur l'impact que l'harmonisation des systèmes pourrait avoir sur les performances du système ferroviaire, très exigeant, de la Suisse.

Mesures

Harmonisation des prescriptions

3. L'orientation envisagée en vue de l'harmonisation des prescriptions, des procédures et des méthodes dans le domaine de l'interopérabilité vous convient-elle pour la Suisse également ?

Oui, mais il convient de pouvoir conserver une indépendance vis-à-vis des décisions de l'ERA si la performance du système ferroviaire suisse serait sensiblement impactée.

4. À l'instar des précédentes règles en matière d'interopérabilité, il conviendrait d'appliquer les prescriptions, procédures et méthodes harmonisées et perfectionnées dans le cadre du 4RP-TP également au domaine non interopérable, lorsque cela se justifie à des fins d'optimisation. Êtes-vous d'accord avec cela ?

Une harmonisation européenne est certainement profitable également pour une saine concurrence. Néanmoins, une systématisation de la reconnaissance des normes européennes pour des systèmes non interopérables pourrait avoir des conséquences sur les performances et les coûts de ces systèmes.

Réduction des règles nationales dans le domaine interopérable

5. Pensez-vous que la réduction de la complexité actuelle, due aux différentes règles nationales, pour les entreprises requérantes telles que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que pour les fabricants de véhicules et de sous-systèmes, qui est prévue dans le cadre de la mise en œuvre du 4RP-TP, est suffisante ou opportune ?

Sur le principe, la réduction de la complexité est opportune pour le marché. Mais il convient d'analyser l'ensemble des répercussions, en particulier sur la performance du système ferroviaire suisse.

Uniformisation des procédures d'homologation pour les sous-systèmes ferroviaires

6. Considérez-vous que les adaptations proposées afin de standardiser les procédures d'homologation pour les sous-systèmes sur la base du 4RP-TP sont suffisantes ou opportunes ?

Comme déjà expliqué : oui, c'est opportun, mais dans la mesure où nous pouvons tout de même garder une certaine indépendance.

Renforcer l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la coopération avec et entre les autorités sécuritaires nationales et les services d'enquête sur les accidents.

7. Considérez-vous que l'orientation et les moyens proposés pour renforcer l'ERA et la coopération entre les autorités sécuritaires et les services d'enquête sur les accidents sont pertinents ?

Sans avis.

Autres questions

Conséquences :

8. Voyez-vous d'autres conséquences notables en plus de celles mentionnées dans le projet (sur la Confédération, l'économie nationale, l'environnement, etc.) ?

Lire plus haut.

Autres remarques

9. Avez-vous des remarques à formuler concernant les autres sujets du projet ?

Non

10. D'après vous, y a-t-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte, lesquels et pourquoi ?

Non



KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 22. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt. Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt eröffnet. Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Das Schweizer Normalspurnetz bildet einen Teil des grenzüberschreitenden europäischen Eisenbahnnetzes. Dies ist für die Schweiz aufgrund seiner geografischen Lage von besonderer Bedeutung. Entsprechend besteht ein grosses Interesse an der Vereinheitlichung der technischen Normen im Eisenbahnbereich. Dies anerkennt auch der Regierungsrat des Kantons Nidwalden ausdrücklich. Insbesondere entlastet die Verlagerung des internationalen Güterverkehrs auf die Schiene den Kanton Nidwalden von Emissionen des Schwerverkehrs auf der Strasse.

Der Kanton Nidwalden unterstützt ausdrücklich, dass damit ein attraktiver, innovativer und wettbewerbsfähiger Schienenverkehr gestaltet werden soll. Da im Kanton Nidwalden ausschliesslich Meterspurbahnen ohne internationale Anbindung verkehren, die von den vorgeschlagenen Regelungen nicht direkt betroffen sind, verzichtet der Regierungsrat des Kantons Nidwalden auf eine explizite Stellungnahme zu den geplanten Anpassungen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Karin Kayser-Frutschi
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- [WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)



CH-6060 Sarnen, St. Antonistrasse 4, VD

Per E-Mail

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail an:

[WeiterentwicklungRegelwerke@bav.amdin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.amdin.ch)

Sarnen, 16. März 2022/wi/OWSTK.4252

**Vernehmlassung zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets –
2. Schritt; Stellungnahme Kanton Obwalden**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, *Liebe Simonetta*
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie die Kantone zur Vernehmlassung betreffend
Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt eingeladen. Die Vernehm-
lassungsfrist dauert bis zum 31. März 2022.

Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit zur Vernehmlassung und teilen Ihnen mit, dass wir auf
eine Stellungnahme verzichten.

Freundliche Grüsse

Volkswirtschaftsdepartement

Daniel Wyler
Landammann

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Regierungsrat (Zirkulationsmappe)
- Volkswirtschaftsdepartement
- Volkswirtschaftsamt
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung- und Verkehr
- Staatskanzlei mit den Akten (OWSTK.4252)



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 28. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 laden Sie uns ein, zur Vernehmlassung zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt – Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Mit der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP[TP]) in der Schweiz profitiert die Bahnbranche von harmonisierten technisch-betrieblichen Spezifikationen, Vorschriften, Verfahren und der gemeinsamen Datenplattformen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Für die Antragstellenden und die an den Zulassungsverfahren beteiligten Unternehmen bedeutet dies eine effizientere Abwicklung, Transparenz und grössere Rechtssicherheit, insbesondere bei Mehrländerzulassungen. Für Herstellende von Fahrzeugen und anderen eisenbahntechnischen Produkten bewirkt die Umsetzung der Vorlage zudem auch eine Reduktion der technischen Komplexität aufgrund geringerer länderspezifischer Ausprägungen. Vor diesem Hintergrund ist die Vorlage zu unterstützen. Darüber hinaus beteiligt sich die Schweiz in diesem Rahmen auch an den Bestrebungen der Europäischen Union, mittels dem 4RP(TP) die Rolle der Eisenbahn zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im Personen- sowie im Güterverkehr zu stärken, was positiv zu bewerten ist.

Weiterführende Anmerkungen entnehmen Sie bitte dem beantworteten Fragebogen in der Beilage.

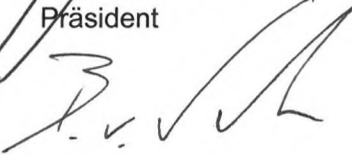
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Beilage:
Anhang

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch



Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Umsetzung der technischen Säule des 4.EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt»

Die Regierung des Kantons St.Gallen beantwortet den Fragebogen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) folgendermassen:

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP[TP]) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja, einverstanden.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Ja, wir sehen eine weitere mögliche Massnahme. Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr heute noch nicht genügend aufeinander abgestimmt. So planen beispielsweise die Schweiz, Österreich und Deutschland Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind aber nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist somit nicht möglich und die Zuständigkeiten sind nicht klar geregelt. Die geringe Anzahl an erfolgreichen internationalen Ausbauprojekten in der Vergangenheit zeigt, dass dieser Umstand ungünstig ist und die Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems behindert. Wir regen eine Harmonisierung der Planungsprozesse an. Gleichzeitig soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert werden.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja, einverstanden.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden sollen wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja, einverstanden.



Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wir erachten die Reduktion als hinreichend.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wir erachten die Anpassungen als hinreichend.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja, wir erachten das als sinnvoll.

Weitere Fragen

Auswirkungen

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein, keine weiteren Bemerkungen.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Wie in Frage 2 ausgeführt, sehen wir Optimierungspotenzial im Bereich der Planungsprozesse.

T +41 52 632 73 67
F +41 52 632 70 46
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Per E-Mail

Bundesamt für Verkehr BAV
WeiterentwicklungRegelwerke@
bav.admin.ch

Schaffhausen, 10. März 2022

**Vernehmlassung Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets;
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme zum obgenannten Geschäft. Gerne äusseren wir uns dazu wie folgt:

Die EU-Mitgliedstaaten haben ihre Rechtsgrundlagen an das 4. EU-Eisenbahnpaket angepasst. Mit der sogenannten technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets (4RP[TP]) sollen die Zulassungsverfahren für Bahnen und Rollmaterialhersteller im internationalen Verkehr harmonisiert und vereinfacht werden. Dank der nun vorgesehenen Anpassung des Eisenbahngesetzes, der Eisenbahnverordnung und der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen profitieren die Bahnbranche und die betroffenen Unternehmen von harmonisierten technisch-betrieblichen Spezifikationen, Vorschriften und der gemeinsamen Datenplattform ERA. Wir sind mit den vorgeschlagenen Anpassungen einverstanden.

Der Kanton Schaffhausen ist ganz besonders auf attraktive, grenzüberschreitende Bahnverbindungen angewiesen und finanziert verschiedene Angebote des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs mit. Die Schaffhauser S-Bahn verkehrt zudem auf deutschen Eisenbahnstrecken über Schweizer Gebiet und ist damit besonders exponiert. Zudem ist der Kanton stark betroffen von den Defiziten auf der internationalen Strecke Stuttgart–Zürich (Gäubahn).

Zu den einzelnen Fragen:

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja, wir sind damit einverstanden.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Ja, wir sehen weitere mögliche Massnahmen. Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist das Ticketing für internationale Billette wie auch die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr heute noch nicht abgestimmt. So planen beispielsweise die Schweiz, Österreich und Deutschland Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040/45. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind aber nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist so schwierig. Die geringe Anzahl an erfolgreichen internationalen Ausbauprojekten in der Vergangenheit zeigt, dass diese Konstellation ungünstig ist und die Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems verhindert. Wir regen deshalb eine Harmonisierung der Planungsprozesse an. Gleichzeitig sollen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker institutionalisiert, das grenzüberschreitende Ticketing verbessert sowie Voraussetzungen geschaffen werden, um die Vergabe von Bahnleistungen im grenzüberschreitenden Nahverkehr zu verbessern, um sicher zu stellen, dass Schweizer Fahrgäste auch das in der Schweiz übliche Qualitätsniveau erhalten.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja, wir sind mit 3. und 4. einverstanden.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wir erachten die Reduktion als hinreichend.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wir erachten die Anpassungen als hinreichend.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen

Es sollte überlegt werden, die Frage der Zulassung von Fahrzeugen grundsätzlich neu zu denken, analog Strasse und Luftfahrt: Jedes Land ist hier für die Zulassung von Autos und Flugzeugen selber verantwortlich und diese Zulassung gilt dann automatisch für ganz Europa bzw. sogar international.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Wie in Frage 2 ausgeführt, sehen wir Optimierungspotenzial im Bereich der Planungsprozesse wie auch des Ticketings im internationalen Verkehr sowie der Vergabe von grenzüberschreitenden Nahverkehr auf der Schiene.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:

Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Schaffhausen

Amt für Verkehr und Tiefbau
Öffentlicher Verkehr

Rötihof
Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 26 33
avt@bd.so.ch
avt.so.ch

Kjell Kolden
Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr
Telefon 032 627 25 30
kjell.kolden@bd.so.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation
UVEK
Versand per E-Mail an:
[WeiterentwicklungRegel-
werke@bav.admin.ch](mailto:WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

11. Februar 2022 kol

**Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt:
Stellungnahme des Kantons Solothurn**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen

Vielen Dank für die Unterlagen betreffend die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets. Der guten Ordnung halber teile ich im Namen des Kantons Solothurn mit, dass wir in dieser Sache auf eine Stellungnahme verzichten.

Freundliche Grüsse



Kjell Kolden
Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr

Kopie an: Staatskanzlei (STK.1833)
Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau (GEKO 848)



6431 Schwyz, Postfach 1250

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

per E-Mail an: [WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Unser Zeichen STA / 2021.0433
Direktwahl 041 819 25 00
E-Mail andre.rueegsegger@sz.ch
Datum 28. März 2022

UVEK: Vernehmlassung zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in der titelvermerkten Angelegenheit bis zum 31. März 2022 eingeladen.

Der Kanton Schwyz bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme, verzichtet in der vorliegenden Angelegenheit indes darauf.

Wir ersuchen Sie um Kenntnisnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse
Baudepartement Kanton Schwyz
Der Vorsteher

André Rüegsegger, Regierungsrat

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 29. März 2022

206

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt.

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit der vorgesehenen Anpassung des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) profitiert die Bahnbranche von harmonisierten technisch-betrieblichen Spezifikationen, Vorschriften, Verfahren und den gemeinsamen Datenplattformen der EU-Eisenbahnagentur (ERA). Für die beteiligten Unternehmen bedeutet dies eine effizientere Abwicklung und grössere Rechtssicherheit insbesondere bei Mehrländerzulassungen. Für Hersteller von Fahrzeugen und anderen eisenbahntechnischen Produkten führt es zu einer Reduktion der technischen Komplexität aufgrund geringerer länderspezifischer Ausprägung.

Der Kanton Thurgau ist Standortkanton eines grossen Herstellers von Schienenfahrzeugen. Zudem plant und bestellt der Kanton Thurgau auch grenzüberschreitende S-Bahn-Linien. Wir begrüssen daher ausdrücklich die angestrebte Harmonisierung und Vereinfachung und sind mit den vorgeschlagenen Anpassungen im EBG, in der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV; SR 742.141.1) und in der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV; SR 742.161) einverstanden.

2/4

2. Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP[TP]) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Ja, wir sehen eine weitere mögliche Massnahme. Während auf technischer Seite die Harmonisierung voranschreitet, ist die Planung der grenzüberschreitenden Bahnangebote im Regional- und Fernverkehr heute noch nicht aufeinander abgestimmt. So planen beispielsweise die Schweiz, Österreich und Deutschland Ausbauprogramme für den Zeithorizont 2040. Die Fristen und Termine zur Erarbeitung der Programme sind aber nicht international abgestimmt. Eine inhaltliche Koordination ist so nicht möglich. Die Zuständigkeiten sind nicht klar. Die geringe Anzahl an erfolgreichen internationalen Ausbauprojekten in der Vergangenheit zeigt, dass diese Konstellation ungünstig ist und die Schaffung eines zusammenwachsenden europäischen Eisenbahnsystems verhindert. Wir regen eine Harmonisierung der Planungsprozesse an. Gleichzeitig ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit stärker zu institutionalisieren und das grenzüberschreitende Ticketing zu verbessern.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitäts-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja

3/4

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

4/4

Wie in der Antwort zu Frage 2 ausgeführt, sehen wir Optimierungspotenzial im Bereich der Planungsprozesse und des Ticketings.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin des Regierungsrates

M. Müller

Der Staatsschreiber

R. S.



Numero
1083

cl

0

Bellinzona
9 marzo 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Consultazione sull'attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE – 2a fase

Gentili signore, egregi signori,

in data 17 dicembre 2021 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Come Cantone di confine con quattro assi ferroviari transfrontalieri, di cui tre a scartamento normale, siamo molto interessati agli sviluppi che garantiscono un'interoperabilità facilitata e a costi sostenibili. Siamo convinti che il processo di uniformazione degli standard tecnici e operativi delle ferrovie a scartamento normale potrà contribuire al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi climatici 2050 della Confederazione, grazie all'aumento della ripartizione modale a favore del vettore ferroviario – sia nel traffico passeggeri sia in quello delle merci.

In ambito transfrontaliero siamo regolarmente confrontati quale committente del trasporto regionale di viaggiatori con problematiche legate all'interoperabilità, in particolare agli aspetti di omologazione di nuovo materiale rotabile con importanti ripercussioni sul rispetto delle tempistiche di messa in esercizio e sui costi. E questo tanto nel campo delle ferrovie a scartamento normale quanto in quello a scartamento ridotto (ferrovia Locarno–Domodossola).

Sebbene non sia oggetto dell'attuale consultazione, ci permettiamo una considerazione più generale che ci sembra importante tematizzare nell'ottica dell'aumento della ripartizione modale a favore del vettore ferroviario e del raggiungimento degli obiettivi climatici 2050. A nostro avviso servono accordi concreti, con obiettivi e tempistiche vincolanti con l'UE in ambito tariffale e dei canali di vendita, con particolare riferimento al traffico passeggeri, sia regionale che a lunga distanza internazionale. A nostro avviso,

RG n. 1083 del 9 marzo 2022

l'attuale situazione tra la Svizzera e i Paesi confinanti, dove il cliente fatica a trovare l'offerta corretta e più vantaggiosa, costituisce un importante ostacolo per lo sviluppo della domanda.

Riteniamo che senza una soluzione a questi temi, difficilmente la ferrovia, soprattutto sulle lunghe distanze internazionali in Europa, potrà ambire a diventare concorrenziale ai viaggi in aereo, e questo nonostante i massicci investimenti nelle infrastrutture e nel materiale rotabile realizzati e pianificati.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE

2a fase: questionario

Obiettivi

1. *Condividete l'obiettivo generale di attuare il pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE (4RP(TP)) in Svizzera?*
Sì. Come Cantone di confine con quattro assi ferroviari transfrontalieri con l'Italia, di cui tre a scartamento normale, siamo molto interessati negli sviluppi che garantiscano un'interoperabilità facilitata e a costi sostenibili. Questa attuazione e altre tappe che presumiamo debbano seguire (vedi risposta alla domanda 2) permetteranno di dare un contributo tangibile nell'ambito degli ambiziosi obiettivi climatici 2050 della Confederazione, tramite un continuo aumento della ripartizione modale a favore del vettore ferroviario – sia nel traffico passeggeri sia in quello delle merci.
2. *A vostro avviso dovrebbero essere adottate ulteriori o altre misure per favorire l'unità del sistema ferroviario europeo e per migliorare la competitività del settore ferroviario?*
Auspichiamo uno sviluppo analogo anche per le ferrovie a scartamento ridotto. In ambito transfrontaliero siamo infatti regolarmente confrontati, quale committente del trasporto regionale di viaggiatori, con problematiche legate all'interoperabilità, in particolare a questioni di omologazioni di nuovo materiale rotabile con importanti ripercussioni sul rispetto delle tempistiche nella realizzazione di progetti con importanti conseguenze finanziarie. Ciò vale sia per le ferrovie a scartamento normale che per quelle a scartamento ridotto (ferrovia Locarno–Domodossola).

Misure

Armonizzazione di prescrizioni

3. *Approvate l'orientamento previsto per armonizzare anche in Svizzera le prescrizioni, le procedure e le metodologie relative all'interoperabilità?*
Sì.
4. *Come già per le attuali disposizioni sull'interoperabilità, ai fini dell'ottimizzazione è previsto che le prescrizioni, le procedure e le metodologie armonizzate e sviluppate nell'ambito del 4RP(TP) siano applicate, laddove opportuno, anche nel settore non interoperabile. Siete d'accordo?*
Sì.

Riduzione di regole nazionali nel settore interoperabile

5. *Ritenete sufficiente ovvero adeguata la riduzione, prevista nell'ambito dell'attuazione del 4RP(TP), della complessità cui sono confrontati i richiedenti, quali le imprese di trasporto ferroviario e i fabbricanti di veicoli e di sottosistemi, a causa delle differenti regole nazionali?*

Lo riteniamo un passo avanti nella giusta direzione. Non disponendo delle conoscenze tecniche e specialistiche ci risulta difficile fornire un parere nel merito. Immaginiamo che ulteriori passi potranno rendersi necessari così da garantire ancora maggiore uniformità nel medio-lungo termine. Oltre all'uniformità in sé ci sembra importante che la riduzione delle regole porti a un accorciamento della durata delle procedure amministrative e soprattutto a un contenimento dei costi legati ad esse (es. omologazione di nuovi veicoli interoperabili).

Uniformazione delle procedure di autorizzazione per i sottosistemi ferroviari

6. *Ritenete sufficienti ovvero adeguati gli adeguamenti previsti per uniformare le procedure di autorizzazione per i sottosistemi sulla base del 4RP(TP)?*

Vedi risposta alla domanda 5.

Rafforzamento dell'Agenzia ferroviaria europea e della cooperazione con e tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza e i servizi d'inchiesta sugli incidenti

7. *Ritenete adeguato l'orientamento e opportuni i mezzi previsti?*

Sì.

Altre domande

Ripercussioni

8. *A vostro avviso sono da attendersi altre ripercussioni degne di nota oltre a quelle (per la Confederazione, l'economia, l'ambiente, ecc.) menzionate nel progetto?*

Non disponiamo degli elementi per esprimere un parere (vedi anche risposta alla domanda 5).

Altre osservazioni

9. *Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto?*

No.

10. *A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione? Se sì, quali e perché?*

No.



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

GS / UVEK

29. MRZ. 2022

Nr.

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral
3003 Berne

Réf. : NG-MT-FS

Lausanne, le 23 mars 2022

Consultation fédérale - mise en œuvre du 4e paquet ferroviaire de l'UE (volet technique) en Suisse

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consulté sur cet objet.

La surveillance du domaine ferroviaire, des règles d'accès au réseau, des homologations et de la délivrance des certificats de sécurité est sous la seule autorité de la Confédération.

Le Conseil d'Etat prend acte du contexte de l'Accord Suisse-UE sur les transports terrestres, sur le besoin de la poursuite d'une collaboration pour la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire et de la variante retenue par le Conseil fédéral d'une adaptation indépendante des réglementations suisses.

A défaut de meilleures conditions cadres, la mise en œuvre proposée devrait permettre d'éviter de rendre les opérations d'interopérabilité plus difficiles.

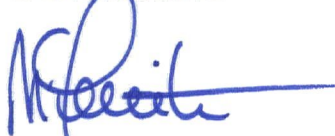
Il est attendu que le développement des normes et des technologies numériques dans le domaine ferroviaire seront favorables à l'industrie suisse, aux réseaux transfrontaliers à la connexion de la Suisse avec les pays voisins. Le Conseil d'Etat peut soutenir la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire tout en encourageant le Conseil fédéral à conduire la révision de l'Accord sur les transports terrestres.

S'agissant de l'extension des prescriptions pour le réseau non interopérable, le Conseil d'Etat est d'avis qu'une pesée des intérêts devra être faite entre les avantages pour les réseaux à voie étroite et les coûts importants en découlant à la charge des pouvoirs publics.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Annexe : Il est renoncé à remplir le questionnaire ci-dessous

- « Catalogue de questions relatif au projet à mettre en consultation concernant la mise en œuvre du volet technique du 4ème paquet ferroviaire de l'UE – 2ème étape »

Copies

- DGMR
- OAE



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simoneffa Sommaruga
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date **23 MAR. 2022**

Prise de position: mise en oeuvre du volet technique du 4e paquet ferroviaire de l'UE 2è étape

Madame la Conseillère fédérale,

Le 17 décembre 2021, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'initier la consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et prend position comme suit.

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à mettre en oeuvre le volet technique du 4e paquet ferroviaire de l'UE (4RP-TP) en Suisse?

Oui, le canton du Valais approuve l'objectif général du projet.

2. Voyez-vous des mesures supplémentaires ou d'autres mesures à mettre en oeuvre afin de créer un système ferroviaire européen consolidé et d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire?

Non, le canton du Valais ne voit pas de mesures supplémentaires.

Mesures

Harmonisation des prescriptions

3. L'orientation envisagée en vue de l'harmonisation des prescriptions, des procédures et des méthodes dans le domaine de l'interopérabilité vous convient-elle pour la Suisse également ?

Oui.

4. À l'instar des précédentes règles en matière d'interopérabilité, il conviendrait d'appliquer les prescriptions, procédures et méthodes harmonisées et perfectionnées dans le cadre du 4RP-TP également au domaine non interopérable, lorsque cela se justifie à des fins d'optimisation. Êtes-vous d'accord avec cela ?

Oui.

Réduction des règles nationales dans le domaine interopérable

5. Pensez-vous que la réduction de la complexité actuelle, due aux différentes règles nationales, pour les entreprises requérantes telles que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que pour les fabricants de véhicules et de sous-systèmes, qui est prévue dans le cadre de la mise en oeuvre du 4RP-TP, est suffisante ou opportune?

Oui, elle l'est.

Uniformisation des procédures d'homologation pour les sous-systèmes ferroviaires

6. Considérez-vous que les adaptations proposées afin de standardiser les procédures d'homologation pour les sous-systèmes sur la base du 4RP-TP sont suffisantes ou opportunes?

Oui, elles sont suffisantes et opportunes.

Renforcer l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la coopération avec et entre les autorités sécuritaires nationales et les services d'enquête sur les accidents.

7. Considérez-vous que l'orientation et les moyens proposés pour renforcer l'ERA et la coopération entre les autorités sécuritaires et les services d'enquête sur les accidents sont pertinents?

Oui

Autres questions

Conséquences :

8. Voyez-vous d'autres conséquences notables en plus de celles mentionnées dans le projet (sur la Confédération, l'économie nationale, l'environnement, etc.)?

Non, le canton du Valais d'entrevoit pas d'autres conséquences.

Autres remarques :

9. Avez-vous des remarques à formuler concernant les autres sujets du projet ?

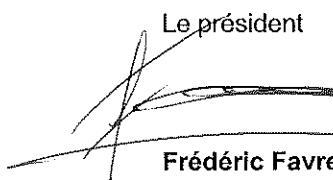
Pas de remarque.


10. D'après vous, y a-t-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte, lesquels et pourquoi ?

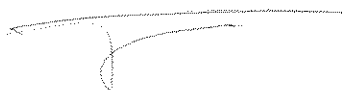
Pas de sujet complémentaire.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Frédéric Favre



Le chancelier

Philipp Spörri

A envoyer par courriel à : WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11

roman.wuelser@zg.ch

Zug, 14. März 2022 RW/las

Laufnummer: 54323

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen eingeladen, zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat das Geschäft der Baudirektion zur direkten Erledigung weitergeleitet.

Wir begrüßen die Stossrichtung der Vorlage grundsätzlich. Die sich daraus ergebende umfangreiche Änderung der nationalen Eisenbahngesetzgebung erstaunt jedoch. Zu erwarten gewesen wäre eher eine Vereinfachung der nationalen Gesetzgebung. Es werden jedoch 19 zusätzliche Artikel im Eisenbahngesetz und der Eisenbahnverordnung eingeführt. Zahlreiche bisherige Artikel ändern und erhalten weitere Absätze, lediglich drei bisherige Artikel werden aufgehoben. Wir regen allgemein an, dass im Rahmen einer späteren Gesetzesrevision die hohe Regelungsdichte kritisch überprüft und entschlackt wird.

Nachstehend nehmen wir zum Fragenkatalog Stellung:

Zielsetzungen

1. *Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?*

Ja.

2. *Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?*

Nein.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. *Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?*

Ja. Dies darf jedoch nicht dazu verleiten, dass die weiterhin vorhandenen Kompetenzen für Ausnahmegenehmigungen durch das BAV weniger angewendet werden. So sollen für den Bau von behindertengerechteren Bahnanlagen vertretbare Ausnahmegenehmigungen weiterhin möglich sein (Beispiel Kunststoffkante Bahnhof Zug).

4. *Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?*

Ja (vgl. Bemerkung Antwort 3).

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. *Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?*

Ja.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. *Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?*

Ja.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen:

7. *Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?*

Ja.

Weitere Fragen

Auswirkungen

8. *Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?*

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. *Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Nein.

10. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?*

Nein.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

23. März 2022 (RRB Nr. 475/2022)

**Umsetzung der technischen Säule des EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt;
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns die Vorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP[TP]) und den damit einhergehenden Entwurf zur Änderung des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) zur Stellungnahme unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Der Kanton Zürich unterstützt die Zielsetzungen und Stossrichtungen der Vorlage zur Umsetzung der 4RP(TP), welche die Interoperabilität des Schweizer Normalspurnetzes zum europäischen Gesamteisenbahnnetz auch in Zukunft sicherstellen will. Die konkreten Anpassungen des EBG sind im Übrigen stark technischer bzw. betrieblicher Natur, weshalb wir uns dazu nicht näher äussern können.

Beantwortung der Fragen gemäss Fragenkatalog:

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP[TP]) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Keine Bemerkungen.

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Wir gehen davon aus, dass die Richtlinie (EU) 2016/798 auch weiterhin nicht für Trambahnen des öffentlichen Nahverkehrs gelten wird. «Strassenbahnen und Stadtbahnfahrzeuge» sind gemäss Art. 2 Abs. 2 der genannten EU-Richtlinie grundsätzlich von deren Anwendungsbereich ausgenommen. Dies ist angesichts der besonderen Natur solcher Bahnen richtig. Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs wäre nicht zweckmässig.

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Keine Bemerkungen.

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Keine Bemerkungen.

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja.

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Keine Bemerkungen.

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Keine Bemerkungen.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Keine Bemerkungen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Der stv. Staatsschreiber:

Jacqueline Fehr

Dr. Peter Hösli



Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

30. März 2022

**Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt:
Stellungnahme economiessuisse**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns eingeladen, zur Übernahme der technischen Säule des 4. EU-Bahnpakets (2. Schritt) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiessuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland und weiteren 2 Mio. Beschäftigten im Ausland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen.

Ein leistungsfähiges und international gut eingebundenes Verkehrssystem ist für die Schweizer Wirtschaft ein wichtiger Erfolgsfaktor. Entsprechend setzt sich economiessuisse schon seit Jahren für die stärkere Harmonisierung des Schweizer Bahnsystems mit dem europäischen System und für den Abbau von Marktbarrieren ein. Die technische Säule des 4. EU-Bahnpakets ist ein wichtiges Instrument zur Erreichung dieser Ziele. Sie erhöht die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Bahnverkehr und führt zu besseren Angeboten mit tieferen Kosten. Auch das Schweizer Bahnsystem sollte sich deshalb daran orientieren.

Für die Wirtschaft ist ausserdem entscheidend, dass das unilaterale Vorgehen der Schweiz die Planungs- und Investitionssicherheit vergrössert und dass die Detailbestimmungen weder zu einem bürokratischen Mehraufwand noch zu einem regulatorischen «Swiss Finish» führen.

Eine ganzheitliche Diskussion im Rahmen einer umfassenden Vorlage (Revision Eisenbahngesetz EBG und Anpassung Landverkehrsabkommen LVA) wäre prinzipiell wünschenswert. Dadurch könnten die vereinheitlichten technischen Vorschriften gleichzeitig mit den zusätzlichen Mitspracherechten der Schweiz in der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) angestrebt werden. Aufgrund der generellen europapolitischen Ausgangslage gestaltet sich dieser Weg jedoch schwierig. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Variante scheint deshalb ein pragmatischer Zwischenschritt zu sein.

Detaillierte Ausführungen zu unserer Position finden Sie nachfolgend sowie im dieser Stellungnahme angehängten Fragebogen.

Technische Vorschriften als Wettbewerbsnachteil für die Bahn

Als schienengebundenes, stark systematisiertes Transportmittel bewegt sich die Bahn naturgemäss in einem *technisch* komplexen Umfeld. Dies schlägt sich unter anderem in einer beschränkten Flexibilität oder in langen Investitionszyklen für Infrastruktur und Rollmaterial nieder. Darüber hinaus sind die Rahmenbedingungen im Schienenverkehr historisch gewachsen und deshalb auch *politisch* sehr komplex. Besonders über die jeweiligen Landesgrenzen hinaus bestehen teilweise enorme Unterschiede bei den regulatorischen Anforderungen, sei es bei Signalisationsvorschriften, Genehmigungsverfahren, Baustellenmanagement oder bei Sprach- und anderen Qualifikationsanforderungen an das Personal. Das alles trägt dazu bei, dass das Preis-Leistungsniveau anderer Verkehrsträger im europäischen Vergleich besser ist. Im Personenverkehr überzeugt bspw. die Luftfahrt durch mehr Agilität und Kundennähe, im Güterverkehr die Strasse durch mehr Flexibilität und Verlässlichkeit. Somit sind jegliche Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen willkommen, welche die Komplexität reduzieren und der Bahn helfen, als Verkehrsträger für Güter und Personen wettbewerbsfähiger zu werden. Die technische Säule des 4. EU-Bahnpakets stellt diesbezüglich einen wichtigen Schritt dar, den auch die Schweiz mitgehen sollte.

Keine gleichwertige Alternative zur vollständigen Übernahme der technischen Säule des 4. EU-Bahnpakets

Wie der Bund im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage treffend darlegt, stellt die vollständige Übernahme der technischen Säule des 4. EU-Bahnpakets grundsätzlich die beste verfügbare Variante dar. Weder die Beibehaltung der heutigen Rahmenbedingungen mit einer teilweisen Übernahme der EU-Regulierung noch eine eigene Regulierung sind für die Schweiz und ihr Bahnsystem im gleichen Mass vorteilhaft. Beide Alternativen würden die vollständige Interoperabilität nicht gewährleisten. Für die Wirtschaft ist diese Interoperabilität jedoch entscheidend. Technisch-betriebliche Anforderungen, Sicherheitsvorschriften, Zulassungen, etc., müssen zwischen der Schweiz und der EU nicht nur angeglichen, sondern auch gegenseitig als gleichwertig anerkannt werden. Letzteres lässt sich nur mit der vollständigen Übernahme erreichen.

Vorteile lassen sich erst durch eine Anpassung des Landverkehrsabkommens voll ausnutzen

Wie aus den Vernehmlassungsunterlagen hervorgeht, erfordert die Realisierung der vollen Interoperabilität zwischen dem schweizerischen und europäischen Bahnsystem nicht nur eine Anpassung des Eisenbahngesetzes, sondern insbesondere auch eine Ergänzung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU. Diese Ergänzungen betreffen einerseits die Mitgliedschaft der Schweiz in der Europäischen Eisenbahnagentur und andererseits die operative Umsetzung der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen, usw. Mit anderen Worten sind die vorliegend zur Diskussion gestellten Gesetzesanpassungen ohne eine Anpassung des LVA zunächst weitgehend nutzlos. economieuisse hätte es begrüsst, wenn der Bund eine integrale Vorlage mit *beiden* Vorhaben präsentiert hätte. Angesichts der Ausgangslage in der Europapolitik bleibt leider nur anzuerkennen, dass dies ohne entsprechende innen- und aussenpolitische Deblockade nicht möglich ist. Obwohl die Vernehmlassungsvorlage im Rahmen des Möglichen einen pragmatischen Zwischenschritt darstellt, handelt es sich letztlich um einen weiteren Beleg dafür, dass der bilaterale Weg ohne Klärung der institutionellen Fragen stagniert und erodiert. Dies ist kein haltbarer Zustand und die Wirtschaft fordert den Bundesrat somit einmal mehr auf, eine rasche Klärung dieser Fragen herbeizuführen.

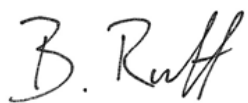
«Swiss Finish» und Bürokratiewachstum verhindern

Die Vernehmlassungsvorlage lässt darauf schliessen, dass die Marktteilnehmenden im Bahnverkehr künftig auf weniger administrative Hürden und weniger bürokratischen Aufwand treffen. economiesuisse begrüsst dies sehr, denn für die Wirtschaft sind solche Entwicklungen entscheidend: Harmonisierung muss auch immer mit Vereinfachung einhergehen. Generell müsste das Regulierungsparadigma im Schienenverkehr verschoben werden: Weg von Detail- und Prozessregelungen, hin zu Grundsätzen und prinzipienbasierten Vorschriften, die den betroffenen Unternehmen die nötige Flexibilität in der Umsetzung gewähren. economiesuisse schätzt, dass die «Überspezifizierung» von Regeln und die genaue Vorschrift von Abläufen für die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnverkehrs heute genauso schädlich sind, wie international uneinheitliche technische Vorschriften. Darüber hinaus versteht es sich, dass die Harmonisierung *umfassend* geschehen muss, d.h. dass sie nicht zu neuen, spezifischen Schweizer Abweichungen bei europäisch vereinheitlichten Regeln führen darf.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Ergänzend unterstützen wir integral die Stellungnahme unserer Mitglieder, insbesondere des VAP.

Gerne stehen wir bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Beat Ruff
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

economiesuisse, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich – 31. März 2022

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

- Stärkere internationale Abstimmung aller Vorschriften im Eisenbahnrecht und bei den technisch-betrieblichen Standards, auch bei jenen die nicht Gegenstand der Vernehmlassungsvorlage sind.
- Transparentere, übersichtlichere Vorschriften und Abbau nationaler Sonderregeln.
- Gesamteuropäisch abgestimmte technisch-betriebliche Weiterentwicklung, die Innovation erleichtert (Beispiel digitale automatische Kupplung).
- Vermeidung von Überregulierung und zu starker Prozessregulierung. Prinzipienbasiertes Vorgehen im Sinne von schlanken und flexiblen Prozessen.
- Anreizkorrektur durch Subventionsabbau, Stärkung der Eigenwirtschaftlichkeit.
- Stärkung des Paradigma des Wettbewerbs aus dem Gütertransportgesetz.
- Prüfung der Übernahme von Elementen der Marktsäule des 4. EU-Bahnpakets.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wobei die Vereinfachungen noch weitergehen könnten, sowohl unilateral als auch im Rahmen von standardsetzenden internationalen Organisationen des Bahnverkehrs.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja, wobei das Ziel sein muss, dass die Schweiz und Europa künftig über möglichst einfache und unbürokratische Mehrländerzulassungen verfügen.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja, wobei neben den Bereichen der Regulation, Sicherheit und des Unfall-Managements auch Vereinheitlichungen weiterer Systemfunktionen (Baustellen-Management, Trassenpreise) wünschenswert wären.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Es kann nicht oft genug betont werden: Regulatorische Vereinfachungen und Vereinheitlichungen helfen der Bahn in ganz Europa, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern zu steigern. Mehr Wettbewerbsfähigkeit heisst bessere, verlässlichere, flexiblere und kostengünstigere Angebote. Dies ist ein marktorientierter und effizienter Weg, um mehr Güter auf die Bahn zu bringen.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

economiesuisse ist der Ansicht, dass die europapolitische Blockade so schnell wie möglich überwunden werden muss. Die Vernehmlassungsvorlage ist ein Paradebeispiel für die negativen Folgen der momentanen Situation und für die schleichende Erosion des bilateralen Wegs.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Seitens der Mitglieder von economiesuisse sind die Vorgaben für Planung, Bau und Betrieb von Anschlussgleisen ein wichtiges Thema. Hier gab es in der Vergangenheit gewisse Unklarheiten und Rechtsunsicherheiten, weshalb sich eine Kohärenzüberprüfung von EBG und GÜTG aufdrängt. Das Ziel muss sein, den sicheren Betrieb auf Anschlussgleisen mit tragbarem Aufwand für die Betreiber sicherzustellen und die erforderlichen Vorgaben anwendergerecht zur Verfügung zu stellen.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

[WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Bern, 25. März 2022 sgv-ml/ds

Vernehmlassungsantwort: Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgV über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben per E-Mail vom 20. Dezember 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zum zweiten Schritt der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgV dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Vorlage beinhaltet eine Anpassung des Eisenbahngesetzes (EBG), um die neuen Regelungen der EU zu technischen Vorschriften zu übernehmen, wobei von einer zeitgleichen Anpassung des Landesverkehrsabkommens (LVA) aufgrund des fehlenden Verhandlungsmandats der Europäischen Kommission diesbezüglich verzichtet wird.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV unterstützt die generelle Stossrichtung der Harmonisierung im grenzüberquerenden Eisenbahnverkehr und nimmt zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Der Schweizerische Gewerbeverband sgV unterstützt das Bestreben, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets in der Schweiz in einem zweiten Schritt vollständig umzusetzen. Dadurch können die im ersten Umsetzungsschritt gewonnenen Vereinfachungen im Zulassungsverfahren beibehalten werden. Ausserdem ermöglicht die weiterführende Harmonisierung die Reduktion von Regulierungen und fördert dadurch die Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Eisenbahnbranche.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Trotz fortgeschrittener internationaler Standardisierung bestehen noch immer eine Vielzahl zusätzlicher unterschiedlicher nationaler Vorschriften. Im Zuge der Schaffung eines umfassenden international interoperablen Systems fordert der Schweizerische Gewerbeverband sgv daher, dass nicht mehr benötigte nationale Vorschriften systematisch abgebaut werden, um den Aufwand für die Betreiber interoperabler Gleise zu reduzieren und somit die künftige Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf der Schiene zu vereinfachen.

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Grundsätzlich spricht sich der Schweizerische Gewerbeverband sgv für Massnahmen aus, welche die Regulierungskosten für Unternehmen senken. Durch die Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden können Zulassungen effizienter und transparenter abgewickelt werden, was den Aufwand seitens der Unternehmen reduziert.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Eine Ausweitung der Harmonisierung auf den nicht-interoperablen Bereich ist wünschenswert, da diese auch dort zu den obengenannten positiven Effekten für das Gewerbe führen sollten. Allerdings plädiert der Schweizerische Gewerbeverband sgv dafür, bezüglich dieser Massnahmen Kosten und Nutzen abzuwägen, und im Falle einer Zunahme der Regulierungshürden für die Unternehmen auf ein solches Vorhaben zu verzichten.

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Dadurch, dass durch die ERA erteilte Bewilligungen in Zukunft auch für den Betrieb in der Schweiz gelten sollen, wird der Antragsprozess für die Antragsteller wesentlich vereinfacht, da Doppelprüfungen künftig entfallen. Indem Bewilligungen für den Schweizer Binnenverkehr jedoch weiterhin durch das BAV erteilt werden, ist hier noch immer ein gewisses Mass an hinderlicher Komplexität vorhanden. Deshalb fordert der Schweizerische Gewerbeverband sgv, dass sämtliche Anträge in Zukunft an dieselbe Stelle eingereicht werden können, unabhängig davon, ob sie sich auf den grenzüberschreitenden oder auf den Binnenverkehr beziehen.

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Bei aufgerüsteten und erneuerten Anlagen und Teilsystemen soll eine Betriebsbewilligung durch das BAV unter Umständen nicht mehr zwingend nötig sein. Ausserdem ist bei Änderungen an Teilsystemen neu festgelegt, unter welchen Umständen eine erneute Bewilligung des BAV eingeholt werden muss oder nicht. Diese beiden Massnahmen vereinfachen den Betrieb von Teilsystemen, da eine Zulassung nicht mehr in jedem Fall zwingend notwendig ist.

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Die Stärkung der ERA sowie insbesondere die Beteiligung der Schweiz an dieser Behörde erlaubt es, bei der Entwicklung künftiger europäischer Interoperabilitätsstandards aktiv mitzuwirken und somit die Innovation und Wettbewerbsfähigkeit des schweizerischen Bahnsektors zu stützen. Aus diesem Grund gilt es, die Zusammenarbeit in diesem Bereich beizubehalten und zu verstärken.

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Keine weiteren Auswirkungen.

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Aus Sicht einer möglichst zügigen Gesamtumsetzung des 4RP(TP) in der Schweiz wäre es wünschenswert, die Umsetzung in einem Gesamtpaket – inklusive Anpassungen am LVA – vorzunehmen. Das Argument des Bundesrates, sich aufgrund der Situation rund um das Institutionelle Rahmenabkommen vorerst auf eine Teilübernahme zu konzentrieren, ist allerdings valide, weshalb die vorgeschlagene Variante trotzdem zu unterstützen ist.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Keine weiteren Themen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an:

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 30. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung.

Der SGB unterstützt die mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Anpassungen des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen zur Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union ("4RP(TP)").

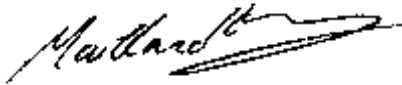
Die gewählte Umsetzungsvariante erscheint uns für die reibungslose Teilnahme am europäischen Schienenverkehr, beziehungsweise die nahtlose Integration ins europäische Schienennetz, als sinnvoll, da damit die vollständige Übernahme wesentlicher operativer Erleichterungen (vereinfachtes Zulassungsverfahren, harmonisierte Vorschriften, gemeinsame Sicherheitsstandards, neue Bestimmungen im Zuge der Digitalisierung etc.) gewährleistet ist. Letztere stärken den Eisenbahnsektor – das heisst sowohl den Schienenverkehr als auch die heimische Bahnindustrie – in der Schweiz insgesamt. Insbesondere trägt der damit einhergehende kontrollierte Abbau spezifischer nationaler technischer Vorschriften zur nötigen Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs sowohl für Personen als auch für Güter bei. Und letztlich führt ein verbessertes Bahnangebot auch zu einer Reduktion der durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle dennoch auch erwähnt, dass die politische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets ("Marktpfeiler") – im Gegensatz zur technischen Säule, um die es in dieser Vernehmlassung ja ausschliesslich geht – als höchst problematisch zu bewerten ist. Dies deshalb, weil sie von einer untauglichen Wettbewerbs- und Marktöffnungsideologie geprägt ist und damit unter anderem als Einfallstor für Sozialdumping und Angebotsabbau im Schienenverkehr dienen kann.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Organisationen/ organisations/ organizzazioni
Fédérations des Entreprises Romandes
Inclusion Handicap
Schweizerische Rheinhäfen – Verzicht auf Stellungnahme
SIA Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein – Verzicht auf Stellungnahme
Siemens Mobility AG
TVS Schweizerische Trassenvergabestelle
VAP – Verband der verladenden Wirtschaft
Verband öffentlicher Verkehr



Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

weiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

A l'att. de Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale

Genève, le 1^{er} avril 2022
RS/3354- FER N°17-2022

Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE – 2^e étape

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance, avec intérêt, de l'objet mis en consultation, et vous faisons parvenir ci-dessous notre prise de position sur la base des réponses au questionnaire.

Objectifs

1. Approuvez-vous l'objectif général du projet visant à mettre en oeuvre le volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE (4RP-TP) en Suisse ?

Oui, avec le 4RP-TP, l'UE vise surtout à unifier et renforcer le secteur ferroviaire au niveau international. La FER Genève estime qu'il est important que la Suisse puisse faire partie du réseau européen dans un cadre légal compatible avec celui de l'UE. Le réseau suisse est étroitement intégré au réseau européen grâce aux gares frontalières, et les axes de transit transalpins constituent des corridors fondamentaux pour le trafic européen. Il est donc essentiel de soutenir le volet technique qui vise une rationalisation de la multitude de réglementations nationales, et tend à simplifier les procédures pour les fabricants et les entreprises ferroviaires.

2. Voyez-vous des mesures supplémentaires ou d'autres mesures à mettre en oeuvre afin de créer un système ferroviaire européen consolidé et d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire ?

Non.

Mesures

Harmonisation des prescriptions

3. *L'orientation envisagée en vue de l'harmonisation des prescriptions, des procédures et des méthodes dans le domaine de l'interopérabilité vous convient-elle pour la Suisse également ?*

Oui, la Suisse doit poursuivre cette harmonisation afin d'être pleinement intégrée au système d'interopérabilité européenne.

4. *À l'instar des précédentes règles en matière d'interopérabilité, il conviendrait d'appliquer les prescriptions, procédures et méthodes harmonisées et perfectionnées dans le cadre du 4RP-TP également au domaine non interopérable, lorsque cela se justifie à des fins d'optimisation. Êtes-vous d'accord avec cela ?*

Oui.

Réduction des règles nationales dans le domaine interopérable

5. *Pensez-vous que la réduction de la complexité actuelle, due aux différentes règles nationales, pour les entreprises requérantes telles que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ainsi que pour les fabricants de véhicules et de sous-systèmes, qui est prévue dans le cadre de la mise en oeuvre du 4RP-TP, est suffisante ou opportune ?*

Elle est opportune. Pour les entreprises requérantes et les entreprises impliquées dans les procédures d'homologation, cela signifie un traitement plus efficace, de la transparence et une plus grande sécurité juridique, notamment dans le cas d'homologations valables pour plusieurs pays; pour les fabricants de véhicules et d'autres produits de technique ferroviaire, cela signifie également une réduction de la complexité technique en raison de la diminution des caractéristiques spécifiques aux pays.

Uniformisation des procédures d'homologation pour les sous-systèmes ferroviaires

6. *Considérez-vous que les adaptations proposées afin de standardiser les procédures d'homologation pour les sous-systèmes sur la base du 4RP-TP sont suffisantes ou opportunes ?*

Les adaptations sont opportunes. Elles sont nécessaires pour participer à un système de réseau interopérable en Europe. La Suisse adresse par là un signal clair à l'UE en exprimant sa volonté de participer aux efforts de renforcement du secteur ferroviaire dans le cadre de ce volet technique.

Renforcer l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la coopération avec et entre les autorités sécuritaires nationales et les services d'enquête sur les accidents

7. *Considérez-vous que l'orientation et les moyens proposés pour renforcer l'ERA et la coopération entre les autorités sécuritaires et les services d'enquête sur les accidents sont pertinents ?*

Oui.

Autres questions

Conséquences :

8. *Voyez-vous d'autres conséquences notables en plus de celles mentionnées dans le projet (sur la Confédération, l'économie nationale, l'environnement, etc.) ?*

Non.

Autres remarques :

9. *Avez-vous des remarques à formuler concernant les autres sujets du projet ?*

Non.

10. *D'après vous, y a-t-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte, lesquels et pourquoi ?*

Non.

En conclusion, la FER soutient ce volet technique qui a pour objectif d'encourager la réalisation d'un espace ferroviaire européen. En effet, ce 4^e volet crée les conditions pour que le secteur ferroviaire ait accès à des procédures d'autorisation simplifiées, permet d'harmoniser en commun les réglementations relatives à l'interopérabilité technique et aux standards de sécurité, et forme pour la Suisse le socle de sa participation au développement des réglementations prévues par l'UE dans le cadre de la numérisation du secteur ferroviaire. Il serait aussi particulièrement intéressant de développer les offres de train de nuit pour les déplacements entre les capitales européennes, si la demande est justifiée.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.



Blaise Matthey
Secrétaire général



Robert Angelozzi
Secrétaire patronal
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per E-Mail an: weiterentwicklungregelwerke@bav.admin.ch

Bern, 31. März 2022

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Inclusion Handicap vertritt als Dachverband der Behindertenorganisationen die Interessen der rund 1,8 Mio. Menschen mit Behinderungen in der Schweiz.¹ Die Abteilung Gleichstellung von Inclusion Handicap hat die Aufgabe, die **Umsetzung und Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts** zu fördern und dadurch die **autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderungen in allen Aspekten des täglichen Lebens** zu unterstützen.

Als Dachverband der Behindertenorganisationen nehmen wir zur obgenannten Vorlage Stellung, weil diese **für die Menschen mit Behinderungen in der ganzen Schweiz von grosser Bedeutung** ist. Wir sind äusserst besorgt, dass mit der zunehmenden Übernahme der europäischen Vorschriften bezüglich technischer Interoperabilität und Sicherheitsstandards sowie der zunehmenden Auslagerung der Kompetenzen an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) die **Einhaltung des Schweizer Behindertengleichstellungsrechts** sowie das **Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen nicht mehr sichergestellt** sind.

Darüber hinaus sind wir äusserst besorgt, dass diese Problematik offenbar nicht erkannt wurde. Die **Auswirkungen der Vorlage auf die Menschen mit Behinderungen** in der Schweiz, **auf deren Rechte** sowie **auf das Verbandsbeschwerderecht**

¹ [Anzahl Menschen mit Behinderungen gemäss Bundesamt für Statistik BFS.](#)



der Behindertenorganisationen wurden **nicht geprüft**. Sowohl Menschen mit Behinderungen und ihre Rechte als auch das Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen werden in den Vernehmlassungsunterlagen nicht erwähnt.

Mit dieser Vernehmlassungsantwort stellt sich Inclusion Handicap nicht grundsätzlich gegen die generelle Zielsetzung der Vorlage oder gegen die Schaffung eines zusammenwachsenden europäischen Eisenbahnsystems. Der Dachverband fordert jedoch, den in diesem Zusammenhang **bestehenden Spielraum so weit wie möglich zugunsten der Rechte von Menschen mit Behinderungen**, insbesondere des Rechts auf Autonomie, **auszuschöpfen**.

1. Berücksichtigung der Rechte von Menschen mit Behinderungen

Die **UNO-Behindertenrechtskonvention** (BRK; SR 0.109) verpflichtet die Schweiz unter anderem ausdrücklich zur Berücksichtigung der Rechte von Menschen mit Behinderungen im Gesetzgebungsverfahren (Art. 4 Abs. 1 lit. a und b BRK). Diesen Monat hat der **UNO-Ausschuss für die Rechte von Menschen mit Behinderungen** (nachfolgend: UNO-Ausschuss) die Schweiz in Bezug auf die Umsetzung der BRK erstmals überprüft. In seinen am letzten Freitag, 25. März 2022, erlassenen Empfehlungen («Concluding Observations») zuhanden der Schweiz zeigt er sich in Bezug auf Art. 4 BRK **besorgt über die mangelhafte Harmonisierung der Schweizer Rechtsgrundlagen mit der BRK** (Rz. 7). Entsprechend empfiehlt er der Schweiz, sämtliche Rechtsgrundlagen mit der BRK zu harmonisieren (Rz. 8).² Dies bedingt, dass bei sämtlichen Gesetzes- und Verordnungsrevisionen die BRK immer mitgedacht und eine Harmonisierung mit der BRK angestrebt werden muss.

Die **Bundesverfassung** (BV; SR 101) verbietet in Art. 8 Abs. 2 Diskriminierungen wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung. Art. 8 Abs. 4 BV verpflichtet den Gesetzgeber, Massnahmen zur Beseitigung der Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu ergreifen. Daher müssen **die einer Revision unterliegenden Gesetze oder Verordnungen immer auch unter dem Aspekt der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen überprüft** werden. Führen sie zu einer direkten oder indirekten Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen, sind sie mit Art. 8 Abs. 2 BV nicht vereinbar. Den Auftrag von Art. 8 Abs. 4 BV hat der Bundesgesetzgeber bis jetzt hauptsächlich durch den Erlass des **Behindertengleichstellungsgesetzes** (BehiG; SR 151.3) wahrgenommen, aber auch durch die Verankerung von behindertengleichstellungsrechtlicher Vorschriften in der Spezialgesetzgebung.

Wie das vorliegende Vernehmlassungsverfahren zeigt, werden die Rechte von Menschen mit Behinderungen jedoch mehr als 22 Jahre nach Inkrafttreten des verfassungsrechtlichen Auftrages von Art. 8 Abs. 4 BV und fast 8 Jahre nach Inkrafttreten der BRK **immer noch nicht systematisch** bei jeder Gesetzes- oder Verordnungsre-

² [United Nations, Committee on the Rights of Persons with Disabilities CRPD, Concluding observations on the initial report of Switzerland, 25 March 2022.](#)



vision **berücksichtigt**. Im vorliegenden Vernehmlassungsverfahren werden Menschen mit Behinderungen und ihre Rechte nicht einmal erwähnt. Es wurde offenbar **nicht geprüft, welche Auswirkungen die Vorlage auf die Menschen mit Behinderungen in der Schweiz und ihre Rechte hat**. Dies, obwohl die Rechte von Menschen mit Behinderungen wie auch das Verbandsbeschwerderechte von Behindertenorganisationen von dieser Vorlage klar betroffen sind. Auch wurde die Gelegenheit der Gesetzes- und Verordnungsrevision nicht genutzt, um die von der Revision betroffenen Gesetze und Verordnungen auf ihre Vereinbarkeit mit der BRK zu analysieren und gestützt auf eine solche Analyse allenfalls mit der BRK zu harmonisieren. Beides ist für Inclusion Handicap nicht nachvollziehbar.

Die Vorlage ist in Bezug auf ihre Auswirkungen auf das Behindertengleichstellungsrecht und insbesondere auf die BRK zu überprüfen und analysieren. Entsprechende **Bestimmungen zur Sicherstellung der Rechte von Menschen mit Behinderungen und des Verbandsbeschwerderechts der Behindertenorganisationen** sind einzufügen. Darüber hinaus ist die Gelegenheit der Gesetzes- und Verordnungsrevision zu nutzen, um das **Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101)** und die **Eisenbahnverordnung (EBV; SR 742.141.1)** mit dem **Behindertengleichstellungsrecht und insbesondere der BRK zu harmonisieren**.

Dabei ist unter anderem auch Art. 17 Abs. 1 EBG wie folgt anzupassen: «Die Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes sowie *des Behindertengleichstellungsrechtes* und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern. ~~Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind angemessen zu berücksichtigen.~~»

2. Sicherstellung der Rechte von Menschen mit Behinderungen

2.1 Sicherstellung der Zugänglichkeit und Autonomie

Art. 9 Abs. 1 BRK verpflichtet die Schweiz seit 2014, geeignete Massnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen den **gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln** zu gewährleisten. Dieser Zugang zu Transportmitteln soll Menschen mit Behinderungen deren **unabhängige Lebensführung** und die **volle Teilhabe in allen Lebensbereichen ermöglichen**.

Es entspricht auch einem **zentralen Anliegen des Schweizer Verfassungsgebers**, Menschen mit Behinderungen die **gleichberechtigte autonome Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen** (MARKUS SCHEFER/CAROLINE HESS-KLEIN, Behindertengleichstellungsrecht, 2014, S. 181). Wie das **Bundesgericht** in seinem kürzlich ergangenen Urteil 2C_26/2019 vom 22. Dezember 2021 betreffend die neuen Fernverkehrs-Doppelstock-Triebzüge (FV-Dosto) der SBB ausdrücklich festhält, sind Gesetzes- und Verordnungsgeber entsprechend von Verfassungs wegen dazu verpflichtet, die technischen Vorgaben an die Herstellung von öffentlichen Verkehrsmitteln so auszugestalten, dass eine **autonome und sichere Benutzung so weit wie möglich gewährleistet** ist. Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs



müssen von Menschen mit Behinderungen grundsätzlich **ohne Hilfestellungen und unter Gewährleistung ihrer Sicherheit** beansprucht werden können (E. 10.3.3).³

Im Rahmen der vorliegenden Gesetzes- und Ordnungsrevision ist **sicherzustellen**, dass die **autonome und sichere Benutzung** des öffentlichen Eisenbahnverkehrs **für Menschen mit Behinderungen so weit wie möglich gewährleistet** ist.

2.2 Sicherstellung der Vereinbarkeit mit dem Behindertengleichstellungsrecht

Das Schweizer Normalspurnetz bildet grundsätzlich einen Teil des europäischen interoperablen Eisenbahnnetzes. Normalspurige Schweizer Eisenbahnfahrzeuge sind interoperabel und richten sich betreffs Spezifikation und Nachweisführung nach den europäischen Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Ziel der vorliegenden Vorlage sowie nachfolgender Vorlagen ist es, bestehende spezifische nationale Vorschriften zugunsten technischer Vorgaben, die denjenigen in der EU gleichwertig sind, kontrolliert abzubauen. Dadurch soll der grenzüberschreitende Verkehr gefördert und der schweizerische Eisenbahnsektor nicht benachteiligt werden. Der Schweizer Rechtsrahmen soll bezüglich technisch-betrieblicher Vorgaben und Verfahren für internationale Verkehre und interoperable Infrastrukturen mit dem Rechtsrahmen der EU kompatibel sein (Erläuternder Bericht, Ziff. 1.1, S. 3 f. und Ziff. 2.1, S. 7).

Der weitgehende Abbau nationaler Vorschriften im Eisenbahnrecht darf aber nicht dazu führen, dass die nationalen Vorschriften im Behindertengleichstellungsrecht beschnitten oder ausgehebelt werden. Die Rechte von Menschen mit Behinderungen gestützt auf das **Schweizer Behindertengleichstellungsrecht**, insbesondere das **Recht auf Autonomie**, sind im Bereich des Eisenbahnrechts weiterhin zu gewährleisten und deren Einhaltung sicherzustellen. Denn es besteht ein **fundamentaler materieller Unterschied zwischen den TSI PRM und dem Schweizer Behindertengleichstellungsrecht** im Bereich des öffentlichen Verkehrs: Während erstere die Benutzbarkeit mit Hilfe von Drittpersonen als ausreichend erachten, beinhaltet letzteres den autonomen Zugang als Kernziel. Damit anerkennt die Schweiz, dass wenn Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen lediglich mit Hilfe Dritter zugänglich sind, ihr unabhängiges Handeln gerade in diesem Lebensbereich, der für die autonome Lebensführung von zentraler Bedeutung ist, nicht gewährleistet wird.

Auch der **UNO-Ausschuss** stellt in seinen Empfehlungen («Concluding Observations») vom 25. März 2022 in Bezug auf Art. 9 BRK mit Besorgnis fest, dass die vermehrte Anwendung von EU-Normen zu niedrigeren Anforderungen an die Zugänglichkeit führt und die Fähigkeit von Menschen mit Behinderungen und ihren Organisationen einschränkt, sich für ein höheres Mass an Verpflichtungen im Rahmen der BRK einzusetzen (Rz. 19c). Mit Hinweis auf seinen General Comment No. 2 (2014)⁴ empfiehlt der UNO-Ausschuss der Schweiz, die **Widersprüche zwischen den EU-**

³ [Bundesgericht, Urteil 2C-26/2019 vom 22. Dezember 2021.](#)

⁴ [United Nations, Committee on the Rights of Persons with Disabilities CRPD, General Comment No. 2 \(2014\).](#)



Normen zur Barrierefreiheit, dem Schweizer Behindertengleichstellungsrecht und den Verpflichtungen aus der BRK zu beseitigen (Rz. 20c).

Dabei bleibt das Folgende anzumerken: Wie das **Bundesgericht** in seinem aktuellen, bereits erwähnten Urteil 2C_26/2019 vom 22. Dezember 2021 ausdrücklich festhält, **steht es der Schweiz** – unter Vorbehalt der Gleichwertigkeitsvorgabe von Art. 52 Abs. 6 Landesverkehrsabkommen (LVA; SR 0.740.72) – **völkerrechtlich offen, mit Blick auf behindertengleichstellungsrechtliche Vorgaben des nationalen Rechts strengere technische Ausführungsbestimmungen zu erlassen**, als in den TSI PRM vorgesehen, und diese strengeren Vorschriften sodann mittels NNTV zu notifizieren (E. 7.6.2).

Die **Widersprüche** zwischen den EU-Normen, insbesondere den TSI PRM, und dem Schweizer Behindertengleichstellungsrecht (inklusive BRK) sind zu **analysieren und dokumentieren**. Gestützt auf diese Analyse und Dokumentation ist durch geeignete Massnahmen **sicherzustellen**, dass die **vermehrte Übernahme von EU-Normen nicht zu einer Beschneidung oder Aushebelung der Rechte von Menschen mit Behinderungen in der Schweiz, insbesondere des Rechts auf Autonomie, führt**. Es ist zu **gewährleisten**, dass die **technischen Normen mit den übergeordneten behindertengleichstellungsrechtlichen Vorschriften vereinbar** sind. Der **völkerrechtlich bestehende Spielraum ist zugunsten der Rechte von Menschen mit Behinderungen, insbesondere des Rechts auf Autonomie, so weit wie möglich auszuschöpfen**, indem die zu erlassenden technischen Ausführungsbestimmungen zu streng wie möglich ausgestaltet werden. Das EBG und die EBV sind entsprechend anzupassen sowie entsprechende technische Ausführungsbestimmungen und nationale technische Regeln (NNTV, Sonderfälle) zu erlassen (siehe dazu Ziff. 2.4 unten).

2.3 Sicherstellung der Überprüfung des Behindertengleichstellungsrechts

Wie das **Bundesgericht** in seinem aktuellen, bereits erwähnten Urteil 2C_26/2019 vom 22. Dezember 2021 festhält, ist bei Fahrzeugzulassungen neben der Konformität der gewählten Gestaltung mit den technischen Normen überdies **stets im Sinne einer Gesamtbetrachtung zu beurteilen, ob die Gestaltung insgesamt den Anforderungen des Behindertengleichstellungsrechts Genüge tut** (E. 9). In seiner Medienmitteilung vom 25. Februar 2022 zu diesem Urteil stellt das Bundesgericht klar, dass z.B. «die Behindertengerechtigkeit des Ein- und Ausstiegsbereichs nicht unter isolierter Beurteilung eines einzelnen Gestaltungselements – beispielsweise der Rampenneigung – zu beurteilen» ist. Entscheidend sei vielmehr, «dass mobilitätsbehinderte Menschen, [...], den Ein- und Ausstiegsbereich insgesamt eigenständig und sicher benutzen können».⁵ Sowohl das **Bundesamt für Verkehr (BAV)** als auch das **Bundesverwaltungsgericht** hatten in diesem Fall **zu Unrecht nicht geprüft**, ob die **autonome Benutzung insgesamt möglich** ist. Entsprechend hat das

⁵ [Bundesgericht, Medienmitteilung vom 22. Februar 2022 zum Urteil vom 22. Dezember 2021 \(2C 26/2019\)](#).



Bundesgericht das BAV verpflichtet, abzuklären, ob der Ein- und Ausstieg von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung mit Bezug auf die Abfolge der beanstandeten Gestaltungselemente *insgesamt* autonom und sicher genutzt werden kann. Diesbezüglich hat das BAV nun unter Beizug eines unabhängigen Sachverständigen weitere Abklärungen vorzunehmen und neu zu entscheiden (Dispositiv-Ziffer 1, zum Ganzen E. 13).

Gemäss dem Bundesgericht unterliegt also auch bei Einhaltung sämtlicher technischer Ausführungsvorschriften das konkrete Ergebnis von deren Zusammenwirken einer abschliessenden inzidenten Überprüfung am Massstab von Art. 8 Abs. 2 BV. Es ist daher *immer zusätzlich* auch zu prüfen, ob die unter Beachtung sämtlicher technischer Ausführungsvorschriften gebauten Schienenfahrzeuge von Menschen mit Mobilitätsbehinderungen auch im Ergebnis so weit wie möglich autonom und sicher benützt werden können (E. 13.3). **Damit hat das Bundesgericht klar festgehalten, dass die Einhaltung der technischen Normen an sich nicht genügt, sondern in jedem Fall zusätzlich geprüft werden muss, ob die Autonomie von Menschen mit Behinderungen gewährleistet ist.**

Gemäss der Vorlage ist eine solche zusätzliche Prüfung der Konformität mit dem Behindertengleichstellungsrecht im EBG oder der EBV aber nicht vorgesehen. So wird gemäss den Vernehmlassungsunterlagen z.B. zwar geregelt, wie die sicherheitsrelevanten Aspekte zu prüfen und beurteilen sind. Eine Bestimmung, von wem und wie die behindertengleichstellungsrechtlichen Aspekte geprüft und beurteilt werden, fehlt hingegen völlig. Ein **Nachweis in Bezug auf die Konformität mit dem Behindertengleichstellungsrecht**, der – wie vom Bundesgericht gefordert – über den Nachweis der Einhaltung der technischen Normen hinausgeht, ist **nicht erforderlich**. Damit ist **nicht sichergestellt, dass die Einhaltung des Behindertengleichstellungsrechts überhaupt geprüft und beurteilt wird.**

Im EBG und in der EBV ist **explizit ein Prüfverfahren in Bezug auf die Konformität von Fahrzeugen mit dem Schweizer Behindertengleichstellungsrecht** einzufügen. Dieses muss sicherstellen, dass nicht nur die Einhaltung der technischen Normen, sondern darüber hinaus – wie es das Bundesgericht ausdrücklich fordert – auch die Gesamtgestaltung der Fahrzeuge in Bezug auf ihre Konformität mit dem Schweizer Behindertengleichstellungsrecht geprüft und insbesondere die **Autonomie von Menschen mit Behinderungen gewährleistet** wird. Ein:e unabhängige:r Sachverständige:r ist beizuziehen Das Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen ist sicherzustellen (siehe dazu Ziff. 3 unten).

2.4 Sicherstellung des Einbezugs von Behindertenorganisationen

Das BAV soll gemäss Vernehmlassungsunterlagen neu für den Erlass der Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) sowie der nationalen technischen Regeln (NNTV, Sonderfälle) und für die Übernahme geänder-



ter TSI zuständig sein. Dabei soll das BAV den Bahnsektor zur Beurteilung von Anpassungen einbeziehen (Erläuternder Bericht, Ziff. 2.1, S. 7). Ein **Einbezug der Behindertenorganisationen** ist hingegen **nicht vorgesehen**.

Die Behindertenorganisationen wurden auch bisher beim Erlass der NNTV vom BAV nicht beigezogen. Dies, obwohl diese die Rechte von Menschen mit Behinderungen in der Schweiz im Bereich des öffentlichen Verkehrs direkt betreffen. Dies ist umso problematischer, als in Bezug auf vom BAV erlassene Änderungen der AB-EBV sowie nationale technische Regeln (NNTV, Sonderfälle) und für die Übernahme geänderter TSI kein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wird. Damit stellt sich insbesondere die Frage, wie **sichergestellt** wird, dass die vom BAV erlassenen **Änderungen der AB-EBV sowie nationalen technischen Regeln (NNTV, Sonderfälle) und übernommenen geänderten TSI auch tatsächlich mit übergeordneten behindertengleichstellungsrechtlichen Vorschriften vereinbar** sind. Zudem erfolgt keine Auseinandersetzung damit, ob nicht strengere technische Ausführungsbestimmungen, als in den TSI PRM vorgesehen sind, zugunsten der Menschen mit Behinderungen erlassen werden können, obwohl völkerrechtlich ohne weiteres ein entsprechender Spielraum bestünde (siehe dazu Ziff. 2.2 oben).

Das **BAV** hat beim **Erlass der Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) sowie der nationalen technischen Regeln (NNTV, Sonderfälle)** und bei der **Übernahme geänderter TSI**, soweit diese die Rechte von Menschen mit Behinderungen betreffen, **zwingend die Behindertenorganisationen beizuziehen**. Dies ist im EBG und in der EBV ausdrücklich zu verankern. Art. 23f Abs. 3 lit. b EBG ist entsprechend zu ergänzen: «Das BAV legt unter Berücksichtigung des internationalen Rechts *sowie unter Beizug der Behindertenorganisationen* fest: [...]».

3. Sicherstellung des Verbandsbeschwerderechts

Bei der Zulassung oder Prüfung von Fahrzeugen nach Art. 18w EBG räumt das **BehiG** Behindertenorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die seit mindestens zehn Jahren bestehen, ein ideelles **Verbandsbeschwerderecht** ein (Art. 9 Abs. 1 und Abs. 3 lit. c Ziff. 2 BehiG). Unter anderem steht dieses ideelle Verbandsbeschwerderecht auch Inclusion Handicap zu (Art. 9 Abs. 2 BehiG i.V.m. Anhang 1 Ziff. 6 Behindertengleichstellungsverordnung [BehiV; SR 151.31]).

Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen ist vorgesehen, dass bei interoperablen Fahrzeugen, die nicht nur in der Schweiz, sondern auch in einem Nachbarland betrieben werden dürfen, die **Bewilligungen** zukünftig immer **durch die ERA** zu erteilen sind. Bei interoperablen Fahrzeugen, die nur in der Schweiz verkehren sollen, soll hingegen zukünftig ein Wahlrecht bestehen: Die Bewilligung kann entweder durch die ERA oder durch das BAV erteilt werden (Erläuterungen zur Änderung der EBV, Art. 15o Absatz 1, S. 3). Weiter soll in Art. 15o Abs. 2 EBV neu vorgesehen werden, dass von der ERA oder einer ausländischen Behörde für den Betrieb auf interoperablen Strecken zugelassene Fahrzeuge **keine zusätzliche Bewilligung des**



BAV benötigen, wenn sie vollständig durch die TSI spezifiziert sind. Wenn sie nicht vollständig durch die TSI spezifiziert sind, sollen sie gemäss Art. 15o Abs. 3 EBV ebenfalls keine zusätzliche Bewilligung des BAV benötigen, wenn dieses die Einhaltung der von der Schweiz notifizierten nationalen Vorschriften bestätigt hat.

Das Verbandsbeschwerderecht besteht gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. c BehiG jedoch nur bei Verfahren der Bundesbehörden. Bei Verfahren der ERA besteht folglich kein Verbandsbeschwerderecht und damit auch keine Beschwerdemöglichkeit gegen die Zulassung oder Prüfung von Fahrzeugen durch die ERA ans Bundesverwaltungsgericht und allenfalls ans Bundesgericht. Denn zusätzliche Bewilligungen des BAV sind nicht vorgesehen. Gemäss den Vernehmlassungsunterlagen richtet sich der Rechtsschutz nach den einschlägigen Bestimmungen des EU-Rechts (Erläuterungen zur Änderungen der EBV, Art. 15o Absatz 1, S. 3). Dabei bleibt unklar, ob den gemäss Art. 9 BehiG verbandsbeschwerdeberechtigten Schweizer Behindertenorganisationen in der EU überhaupt ein Beschwerderecht zusteht. Überdies ist davon auszugehen, dass in einem EU-Verfahren nur die Überprüfung in Bezug auf die einschlägigen Bestimmungen des EU-Rechts, jedoch **keine Überprüfung** in Bezug auf das **Schweizer Behindertengleichstellungsrecht** verlangt werden könnte. Doch selbst wenn dies beides der Fall wäre, würde dies zu einer massiven Beschränkung der Beschwerdemöglichkeiten der Schweizer Behindertenorganisationen führen. **Damit wird das Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen im Sinne von Art. 9 BehiG in diesen Bereichen ausgehebelt.**

Die Vernehmlassungsunterlagen enthalten **keine Angaben** dazu, wie sichergestellt wird, dass das **Verbandsbeschwerderecht** der Behindertenorganisationen bei Fahrzeugzulassungen und -prüfungen durch die ERA gewährleistet bleibt. Ebenfalls keine Angaben finden sich in Bezug auf den **Einbezug der Behindertenorganisationen** in diese Verfahren der ERA zur Zulassung oder Prüfung von Fahrzeugen. Unklar bleibt auch, ob den Behindertenorganisationen die zur Ausübung des ihnen mittels Gesetz übertragenen Verbandsbeschwerderechts erforderlichen **Informationen, Unterlagen und Verfügungen** in den Verfahren der ERA überhaupt zugestellt werden.

Es kann und darf nicht sein, dass durch Auslagerung der Befugnisse an die ERA das Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen bei Fahrzeugzulassungen und -prüfungen gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. c Ziff. 2 BehiG i.V.m. Art. 18w EBG ausgehebelt wird. Dies würde den **Zugang zur Justiz** in Verbandsbeschwerdeangelegenheiten gemäss Art. 9 BehiG **erheblich einschränken**. Mittelbar würde sich dies auch auf den Schutz der durch das ideelle Verbandsbeschwerderecht **besonders geschützten öffentlichen Interessen** auswirken, womit die eigentliche **Funktion des gesetzlich statuierten Verbandsbeschwerderechts** – die Durchsetzung des objektiven Rechts im Bereich des Behindertengleichstellungsrechts – **ausgehöhlt** würde (vgl. E. 22.2 des aktuellen, bereits erwähnten Bundesgerichtsurteils 2C_26/2019 vom 22. Dezember 2021).

Es ist sicherzustellen, dass das **Verbandsbeschwerderecht** der Behindertenorganisationen gemäss Art. 9 Abs. 3 lit. c Ziff. 2 BehiG i.V.m. Art. 18w EBG weiterhin **vollumfänglich gewährleistet** bleibt.



Aus den vorgenannten Gründen ersuchen wir Sie darum, sowohl bei dieser Vorlage als auch bei zukünftigen Vorlagen in diesem Zusammenhang sicherzustellen, dass die Rechte von Menschen mit Behinderungen und das Verbandsbeschwerderecht der Behindertenorganisationen bei Fahrzeugzulassungen und -prüfungen weiterhin vollumfänglich gewährleistet bleiben. Bei zukünftigen Vorlagen in diesem Zusammenhang ersuchen wir Sie überdies darum, das EBGB und die Behindertenorganisationen bereits im Vorfeld miteinzubeziehen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen sowie für die Erarbeitung konkreter Vorschläge zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Inclusion Handicap

Dr. iur. Caroline Hess-Klein
Leiterin Abt. Gleichstellung

lic. iur. Nuria Frei, Rechtsanwältin
Fachmitarbeiterin Abt. Gleichstellung

Frau Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

E-Mail: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Datum

29. März 2022

Stellungnahme zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit dem Schreiben vom 17. Dezember 2021 haben Sie uns zur Vernehmlassung betreffend der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur weiteren Vereinheitlichung des technisch-betrieblichen Eisenbahnstandards eingeladen. Wir danken bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Siemens Mobility AG als marktführender Bahnsystemlieferant hat grosses Interesse einen Beitrag zu leisten, damit das über Jahrzehnte aufbaute zuverlässige Bahnsystem erhalten und weiter ausgebaut wird. Eine breit abgestützte technische Harmonisierung zwischen der Schweiz und Europa wird von Siemens Mobility AG unterstützt. Dies ermöglicht es, im grenzüberschreitenden Bahnverkehr den Interoperabilitätsgedanken voranzutreiben und die Effizienz zu steigern.

Siemens Mobility AG unterstützt die vom Bundesrat ausgearbeitete und vorgeschlagene Variante. Die Umsetzung dieser Variante ermöglicht ein zu begrüssendes Mitspracherecht zwischen der Schweiz und der EU. Schweizerische Anpassungen zu technischen Standards und Vorschriften der EU sollen jedoch so nachhaltig wie möglich gestaltet werden, damit die schweizweiten öV Ziele zukünftig gestärkt und nicht behindert werden. Ergänzende Anforderungen, welche sich aus dem verdichteten Verkehr der Bahnbetreiber ergeben, sollen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Siemens Mobility AG

Markus Häusermann
Leiter Rail Infrastructure

Domenic Fried
Leiter Rolling Stock

Beilage

Anhang A (kleinere Änderungswünsche sind im Anhang A ersichtlich)

Beilage A

Änderungswunsch:

Die Formulierungen in den Artikel 14a und Artikel 15 bewerten wir aus unserer Sicht zu umfassend. Eine Formulierung wie «**notwendige** Dokumente» würden den Sachverhalt präzisieren.

Art. 14a Mitwirkungspflicht

¹ Die Eisenbahnunternehmen und die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen müssen dem BAV im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit auf Verlangen Auskunft erteilen und **sämtliche Dokumente** herausgeben. Zudem müssen sie dem BAV freien Zutritt zu allen Eisenbahnanlagen, Fahrzeugen und anderen für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge relevanten Anlagen gewähren und es bei seiner Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.

Art. 15 Meldung und Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen

¹ Die Eisenbahnunternehmen müssen Unfälle und schwere Vorfälle beim Betrieb von Eisenbahnen melden:

- a. der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) unverzüglich;
- b. dem BAV innert 30 Tagen.

² Die SUST führt eine Untersuchung über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb von Eisenbahnen durch.

³ Die Untersuchung dient dazu, ähnliche Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

⁴ Die Betroffenen und die Personen, die zur Aufklärung der Ursachen des Unfalls oder des schweren Vorfalls beitragen können, müssen der SUST Auskunft erteilen und **sämtliche Dokumente** herausgeben. Zudem müssen sie der SUST freien Zutritt zur Unfallstelle sowie zu den betroffenen Eisenbahnanlagen, Fahrzeugen und anderen für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge relevanten Anlagen gewähren und sie bei ihrer Untersuchungstätigkeit kostenlos unterstützen.

[WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Bern, 17.03.2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Schweizerische Trassenvergabestelle TVS teilt die Zielsetzungen der Vorlage und ist mit den vorgeschlagenen Anpassungen des EBG einverstanden. Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

Freundliche Grüsse



Dr. Thomas Isenmann
Geschäftsführer



Manfred Gross
Führungsunterstützung und Recht

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK
3003 Bern

weiterentwicklungsregelwerke@bav.admin.ch

Uitikon, 16. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt VAP-Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Der VAP bedankt sich im Namen wichtiger Unternehmungen der verladenden Industrie für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilnehmen zu können.

Der VAP begrüsst die Bemühungen des BAV/UVEK, trotz der bestehenden politischen Blockade zwischen der Schweiz und der EU, das für den Bahnsektor bedeutende Dossier in realistischen Teilschritten voranzubringen.

Der VAP stimmt der vorgelegten Eisenbahngesetz-Revision zu und nimmt positiv zur Kenntnis, dass auch bereits konkrete Anpassungsvorschläge auf Verordnungsstufe bestehen. Zudem erachten wir es als sehr wertvoll, dass die erarbeiteten Entwürfe der Gesetzes- und Verordnungstexte bereits informell von der EU-Kommission beurteilt worden sind. Dies trägt entscheidend zur Beurteilung des geplanten Revisions schrittes bei. Aus unserer Sicht sind dabei folgende Aspekte wesentlich:

- Die konsequente Harmonisierung der Schweizer Eisenbahngesetzgebung zu einer gleichwertigen Rechtslage mit der aktuellen Interop-Richtlinie und der Sicherheits-Richtlinie bezüglich Begriffe, Verfahren und Kompetenzen; Dies bildet die Grundlage zu einer höheren Verfahrenssicherheit und zu effizienteren Verfahrensabwicklungen, was insbesondere für die international tätigen Unternehmungen im Transportbereich von grosser Bedeutung ist.
- Die Optimierung der Schweizer Anpassungsverfahren für technisch-betriebliche Regelwerke zur zeitnahen Angleichung der Schweizer Regelungen an die weiterentwickelten EU-Vorgaben; Dies wird dank international harmonisierten Vorgaben bei den Mehrländer-Zulassungen zu mehr Verfahrenssicherheit führen.
- Die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu einer künftigen umfassenden Integration der Schweiz in die internationalen Zulassungsverfahren der Eisenbahnagentur ERA; Dadurch werden hoffentlich bald die wichtigen Mehrländerzulassungen auch mit vollständigem Einbezug der Schweiz weiter vereinfacht werden können.

- Die klaren hoheitlichen Regelungen bei Grenzbetriebsstrecken bezüglich Kompetenzen und Zusammenarbeit; Dies wird auf diesen wichtigen Streckenabschnitten in Zusammenarbeit mit unseren Nachbarstaaten zu mehr Klarheit und zu einem deutlichen Effizienzgewinn für die Bahnunternehmungen führen.
- Bezüglich hoheitlicher Vorgaben für Planung, Bau und Betrieb von Anschlussgleisen geht der VAP davon aus, dass die heute angewendete Praxis auch mit der anstehenden Revision weiterhin Anwendung finden wird. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben zur Sicherheitsnachweisführung für Bauvorhaben aber auch die Kompetenznachweise für Personal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben. Der VAP hält fest, dass es in der Vergangenheit bei Verfahren auf Anschlussgleisen die eine oder andere Unklarheit gegeben hat und schlägt deshalb mit Blick auf die Umsetzungsphase vor, die festgelegten hoheitlichen Vorgaben des Eisenbahngesetzes (EBG) und des Gütertransportgesetzes (GüTG) auf ihre Kohärenz zu überprüfen. Eine ausreichende Zahl wirtschaftlich betreibbarer Anschlussgleise sind für die Entwicklung des künftigen Güterverkehrs auf der Schiene entscheidend. Das Ziel muss sein, den sicheren Betrieb auf Anschlussgleisen mit tragbarem Aufwand für die Betreiber sicherzustellen und die erforderlichen Vorgaben anwendergerecht zur Verfügung zu stellen. Der VAP bietet bei der Erstellung seine aktive Mitarbeit an und regt dazu zeitnah die Durchführung eines runden Tisches zur Klärung der künftigen Stossrichtungen an. In der beigelegten tabellarischen Übersicht haben wir den grundsätzlichen Klärungsbedarf aufgeführt.

Für den VAP ist in diesem Zusammenhang eine umfassende Gesamtsicht bezüglich Interoperabilität von grosser Bedeutung. Nur in diesem Kontext macht die vorgelegte Revision der Eisenbahngesetzgebung Sinn. Dabei sind folgende Schwerpunkte entscheidend:

- International abgestimmte Gestaltung einheitlicher, zeitgemässer und schlanker Regelungen; Die Schweiz gehört mit ihrem leistungsfähigen Normalspurnetz und den international wichtigen modernen Transitachsen zum interoperablen europäischen Bahnsystem. Für reibungslose grenzüberschreitende Verkehre bilden harmonisierte technisch-betriebliche Standards die Grundvoraussetzung.
- Systemübergreifende Bereinigung der historisch gewachsenen nationalen Regelungen; Die Vorschriftenwelt muss für Anwender transparenter und übersichtlicher werden. Im Bahnsektor bildet die internationale Standardisierung seit Jahrzehnten den entscheidenden Pfeiler für grenzüberschreitende Verkehre. Aber nach wie vor bestehen noch eine Vielzahl unterschiedlicher nationaler Vorschriften, welche zusätzlich zu den internationalen Standards einzuhalten sind. Im Kontext mit der voranschreitenden Weiterentwicklung der gemeinsamen internationalen Regulierungen ist der systematische Abbau nicht mehr benötigter nationaler Vorschriften konsequent weiterzuführen.
- Schaffung von günstigen Bedingungen für künftige technisch-betriebliche Innovationen; Der Bahnsektor muss in Bezug auf die bisherigen Standards die Chance erhalten, seine Vergangenheit innert einer kurzen Zeitspanne umfassend überwinden zu können. Neue leistungsfähigere Funktionen und Systeme müssen international abgestimmt spezifiziert und entwickelt werden. Wir müssen alles daran setzen, dass sich die Schweiz an diesen Arbeiten aktiv beteiligen kann. Dabei dürfen künftige europaweit harmonisierte Lösungen nicht durch veraltete nationale Vorschriften behindert werden.
- Realisierung der ERA-Mitgliedschaft für die Schweiz; Die Schweiz übernimmt seit Jahren systematisch internationale Regeln aus der Interop-Richtlinie und der Sicherheits-Richtlinie. Schweizer Experten arbeiten in den Gremien der Agentur zur Weiterentwicklung der gemeinsamen Spezifikationen engagiert mit. Wir müssen diesen Zugang baldmöglichst durch eine vollwertige ERA-Mitgliedschaft nachhaltig sichern.
- Klärung der Schweizer Vorgehensweise bezüglich des EU-System Pillars; Die EU nimmt mit dem System Pillar eine grundsätzliche Neuausrichtung der bahntechnischen Regeln in Angriff. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Digitalisierung im Innovation Pillar. Aus Sicht VAP muss sich die Schweiz im Kontext der Interoperabilität des Normalspurbetriebs ebenfalls aktiv mit dieser

Weiterentwicklung auseinandersetzen. Der VAP will sich dabei insbesondere zu der künftigen Gestaltung der Vorgaben für Planung, Bau, Betrieb und Überwachung der Anschlussgeleise aktiv einbringen.

- Sicherstellung von fairen branchenübergreifenden Marktbedingungen im Transportsektor;
Im Bahnsektor sind Überregulierungen zu vermeiden. Wir müssen dem Bahnsektor die Chance geben nachhaltige und effektive Konzepte zur Umsetzung der anspruchsvollen Verlagerungs- und Klimaziele zu realisieren.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Dr. Frank Furrer

Generalsekretär

Beilage: Tabellarischer Überblick

Art. 4 EBG	Sicherheitsmanagementsystem	<p>Entsprechend der Systematik von EBG und GüTG (resp. altrechtlich AnGG) gilt dieser Artikel nicht für Anliesser, da hierfür eine spezialgesetzliche Regelung im GüTG geschaffen wurde. Anliesser habe kein Sicherheitsmanagementsystem im Sinne von Art. 9 der Sicherheitsrichtlinie einzurichten. Die Schweiz macht von der Möglichkeit einer Ausnahme gemäss Art. 2 (3) lit. a der Sicherheitsrichtlinie Gebrauch.</p> <p>Für Planung, Bau und Betrieb gelten grundsätzlich die Vorschriften des 4. Kapitels des EBG auch für Anschlussgleise (Art. 14 GüTG, Art. 29 GüTV).</p>
Art. 18v ^{bis} EBG	Sicherheitsnachweis	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass Sicherheitsnachweise weiterhin nur für besondere Anlage wie Stellwerke, Ingenieurbauwerke und dgl. beim Anschlussgleisbau erforderlich sein werden.
Art. 18w EBG	Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass auf Betriebsbewilligungen für Anschlussgleise weiterhin verzichtet wird.

Art. 4 EBG	Sicherheitsmanagementsystem	<p>Entsprechend der Systematik von EBG und GüTG (resp. altrechtlich AnGG) gilt dieser Artikel nicht für Anchiesser, da hierfür eine spezialgesetzliche Regelung im GüTG geschaffen wurde. Anchiesser habe kein Sicherheitsmanagementsystem im Sinne von Art. 9 der Sicherheitsrichtlinie einzurichten. Die Schweiz macht von der Möglichkeit einer Ausnahme gemäss Art. 2 (3) lit. a der Sicherheitsrichtlinie Gebrauch.</p> <p>Für Planung, Bau und Betrieb gelten grundsätzlich die Vorschriften des 4. Kapitels des EBG auch für Anschlussgleise (Art. 14 GüTG, Art. 29 GüTV).</p>
Art. 18v ^{bis} EBG	Sicherheitsnachweis	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass Sicherheitsnachweise weiterhin nur für besondere Anlage wie Stellwerke, Ingenieurbauwerke und dgl. beim Anschlussgleisbau erforderlich sein werden.
Art. 18w EBG	Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass auf Betriebsbewilligungen für Anschlussgleise weiterhin verzichtet wird.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per E-Mail an: [WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

Bern, 30. März 2022
Tel. +41 (0)31 359 23 13, urs.walser@voev.ch

Stellungnahme VöV zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme, betreffend der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets.

Grundsätzlich ist der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) mit den Entwürfen der angepassten und neuen Artikel einverstanden. Nachfolgend finden Sie unsere Antworten zu Ihrem Fragenkatalog.

Vorab möchten wir auf die unseres Erachtens zentrale Bedeutung hinweisen, dass zur Umsetzung der vorgeschlagenen Gesetzestexte rasch praxisgerechte Ausführungsbestimmungen definiert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) sollte dazu in enger Zusammenarbeit mit den Bahnunternehmen bzw. dem VöV die dazu notwendigen Richtlinien z.B. für europäische Sicherheitsnachweise erarbeiten bzw. bestehende Grundlagen anpassen. Zu allen Rechtsgrundlagen müssen dabei die entsprechenden Gültigkeitsbereiche (interoperabel IOP bzw. nicht interoperabel NIOP) klar definiert werden. Die Anwendung europäischer Prozesse im nicht interoperablen Bereich ist detailliert zu prüfen und grundsätzlich zurückhaltend zu implementieren.

Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Der VöV ist mit der Vorlage grundsätzlich einverstanden. Für die IOP-Bahnunternehmen ist eine Integration ins europäische Eisenbahnnetz wichtig. Insbesondere ist die Interoperabilität im internationalen Fernverkehr, im grenznahen Regional- und Nahverkehr sowie im Güterverkehr von zentraler Bedeutung. Die Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets ist damit zu begrüßen. Dabei ist unter dem Lead des BAV eine in Europa einzubringende Schweizer Position zu erarbeiten und zielgerichtet in den zuständigen Gremien durchzusetzen.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnssektors umgesetzt werden müssten?

Europäische Standards und die intensive technische Zusammenarbeit der national organisierten Bahnunternehmen sind zwingend, um die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn europaweit zu verbessern.

Dabei ist der Schwerpunkt auf den Verkehr auf dem Hauptnetz zu setzen. Beim Verkehr auf dem Ergänzungsnetz und auf nicht interoperablen Netzen sind europäische Standards nur dann sinnvoll, wenn ein effektiver Nutzen nachgewiesen werden kann.

Neben den technischen Standards sind europaweit durchgängige Angebote im Personenverkehr (inkl. Fahrplan, Tarife, etc.) voranzutreiben, um den Modalsplit der Bahnen europaweit erhöhen zu können.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Die Stossrichtung stimmt, die Harmonisierung muss aber sehr sorgfältig angegangen werden. Die speziellen schweizerischen Verhältnisse (föderalistische Unternehmensstrukturen, Mischverkehr, Topologie, Platzknappheit, etc.) sind zu berücksichtigen und das Ziel der Konkurrenzfähigkeit zu anderen Verkehrsträgern darf nicht aus den Augen verloren werden. Die Detailabstimmung der europäischen und nationalen Erlasse ist von zentraler Bedeutung und muss zusammen mit den betroffenen Bahnunternehmen angegangen werden.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Die Anwendung europäischer Prozesse im nicht interoperablen Bereich, mit seinen integrierten Bahnunternehmen und eher überblickbaren Unternehmensstrukturen, ist detailliert zu prüfen. Falls die harmonisierten Vorschriften bei den nicht interoperablen Bahnunternehmen zu Mehraufwänden ohne nachweisbare Mehrwerte führen, kann nicht von Optimierungen gesprochen werden. Die Möglichkeit im nicht interoperablen Bereich von den europäischen Erlassen abzuweichen und damit effizienter zu bleiben, muss genutzt werden. Die gegebenenfalls unterschiedlichen Prozesse

sind in beiden Bereichen klar festzuhalten und abzugrenzen. In diesem Sinne ist der VöV nicht grundsätzlich einverstanden, ist aber bereit bei den entsprechenden Überprüfungen bzw. Umsetzungsrichtlinien mitzuwirken bzw. die Mitwirkung der Bahnunternehmen entsprechend zu koordinieren.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Eine Reduzierung der Komplexität ist sicher zu begrüßen. Wie bereits erläutert, ist den speziellen Gegebenheiten der Schweizer Bahnlandschaft unbedingt Rechnung zu tragen. Nationale Vorschriften sind wenn notwendig beizubehalten und gegebenenfalls auf die europäischen Regeln anzupassen bzw. klar abzugrenzen. Die Detailarbeiten dazu sind zusammen mit den betroffenen Bahnunternehmen anzugehen.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Die Auswirkung der vorgeschlagenen Anpassungen auf die Praxis sind aufgrund der Vorlage nicht klar ersichtlich. Hier gilt es mit Augenmass die konkreten Prozesse zu definieren und dabei die oben aufgeführten Bedenken bezüglich der speziellen Verhältnisse in der Schweiz und zu vermeidenden Mehraufwänden zu berücksichtigen. Die Art und Weise der Sicherheitsnachweise ist detaillierter zu spezifizieren und auf die unterschiedlichen Anforderungen interoperabler bzw. nicht interoperabler Bereiche abzustimmen.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Eine gute Zusammenarbeit mit der ERA und weiteren Behörden ist existenziell wichtig. Falls die angedachten Mittel nicht zum Erfolg führen, sind diese zu überdenken und gegebenenfalls zu verbessern. Um Mehraufwände und Doppelspurigkeiten zu vermeiden sind neue Datenerhebungen und Datenauswertungen auf deren Notwendigkeit zu prüfen und falls erforderlich mit geeigneten Tools effizient zu ermöglichen.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Durch die Verschiebung von Prozessen und Zulassungsverfahren zur ERA ist zu vermeiden, dass die gute Zusammenarbeit zwischen dem BAV und der Branche leidet. Nur in enger Zusammenarbeit beider Akteure können schlanke Prozesse definiert und zugunsten aller umgesetzt werden. Heute bestehende Flexibilitäten der Behörden und der Bahnunternehmen müssen soweit möglich bestehen bleiben.

Die anstehenden Umsetzungen der neuen technologischen Möglichkeiten im Rahmen der Digitalisierung müssen mit den vorgeschlagenen Regelungen und Prozessen möglich sein. Dabei spielen auch die gesetzlich festgelegten finanziellen Möglichkeiten eine wichtige Rolle. Technische und betriebliche Fortschritte zugunsten der Bahnkunden und der Effizienz der Produktion dürfen nicht durch unflexible Prozesse in der Gesetzgebung verunmöglicht oder sogar behindert werden.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Gesetzestexte sind rasch praxisgerechte Ausführungsbestimmungen festzuhalten. Das BAV soll in enger Zusammenarbeit mit den Bahnunternehmen bzw. dem VöV die dazu notwendigen Richtlinien z.B. für europäische Sicherheitsnachweise erarbeiten bzw. bestehende Grundlagen anpassen. Zu allen Gesetzestexten müssen dabei die entsprechenden Gültigkeitsbereiche (interoperabel IOP bzw. nicht interoperabel NIOP) klar definiert werden. Begriffe wie z.B. «Schmalspur» (EBG 8c) sind unklar und nicht anzuwenden.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Aktuell sehen wir keine weiteren relevanten Themen. In der Erarbeitung der notwendigen Umsetzungsrichtlinien könnten sich weitere Handlungsfelder offenbaren, die dann entsprechend berücksichtigt werden können.

Der VöV unterstützt zudem grundsätzlich die parallelen Rückmeldungen der Bahnunternehmen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor

Kopie elektronisch an:

- M. Boillat, SBB
- S. Anderegg, SOB
- M. Keller, VBG/KTBS
- J. Greuter, Railplus

Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Transportunternehmen / Entreprises de Transport / Imprese di trasporto
BLS AG
Basler Verkehrs-Betriebe – Verzicht auf Stellungnahme
Chemins de fer du Jura
Deutsche Bahn AG
Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi – FART SA – Verzicht auf Stellungnahme
railCare AG
SBB AG
SOB AG
Thurbo AG

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

BLS AG
Genfergasse 11
3001 Bern
bls.ch

Per E-Mail an:
WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 28. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum 2. Schritt der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets einbringen zu können und nehmen gerne wie folgt Stellung:

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja. Wir begrüßen die vorgesehene Harmonisierung und erachten sie insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr von zentraler Bedeutung.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Im Bereich der technischen Harmonisierung sehen wir aktuell keine weiteren Massnahmen. Allgemein betrachtet sehen wir für den Güterverkehr wichtige Hebel im Bereich der Finanzierung des Ausbaus der ausländischen Zulaufstrecken zur NEAT (v. a. Karlsruhe – Basel) sowie in einer Reduktion der Trassengebühren.

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Wir sind mit der vorgesehenen Stossrichtung grundsätzlich einverstanden. Es ist aber noch zu klären, wie dieser Ansatz in der Schweiz in Bezug auf TSI-Konformität bzw. NNTV (Ausnahmebewältigung) umgesetzt werden kann. Wir würden es begrüßen, wenn sich die betroffenen Stellen in der Schweiz (z. B. Infrastrukturbetreiberinnen) in Abstimmung mit dem BAV in den europäischen Arbeitsgruppen einbringen könnten.

Des Weiteren ist die Trennung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiberin (ISB), Entity in Charge of Maintenance (ECM) und Fahrzeughalter in der Schweizer Gesetzgebung nicht durchgängig gelöst und die Verantwortlichkeiten der jeweiligen Rollen teilweise vermischt. Eine präzisere Übernahme der EU-Richtlinie 2016/798 Art. 4 insbesondere in EBV Art. 10 wäre deshalb wünschenswert.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja. Eine Standardisierung und Harmonisierung über das gesamte Bahnnetz wird begrüsst. Hierbei bestehen jedoch noch Lücken. Beispielsweise wird im aktuellen Art. 10 sowie im neuen Art. 10b EBV kein Unterschied zwischen EVU und ISB gemacht. Es wird nur von «Eisenbahnunternehmen» gesprochen. Dies sollte bei der aktuellen Revision bereinigt werden.

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja. Nationale Spezifika sollten grundsätzlich vermieden werden.

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Teilweise. Insbesondere weicht Art. 15o EBV von der entsprechenden EU-Richtlinie 2016/779 Art. 21 Abs. 8 ab, welche die Bewilligung zusätzlich für Grenzstrecken vorsieht. Vereinfachte Zulassungsverfahren für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Personenverkehr (z. B. Brig – Domodossola) wären gemäss EBV nicht mehr möglich, was erheblichen administrativen Mehraufwand (Kosten und Verfahrenszeit) ohne Nutzen für die Eisenbahnsicherheit bedeuten würde. Der entsprechende Passus der Richtlinie sollte demnach auch im Schweizer Recht verankert werden.

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja.

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Die EU-Gesetzgebung wurde nicht immer sinngemäss übernommen, was zu Rechtsunsicherheiten führen kann (vgl. Erläuterungen zu Ziff. 3, 4, 6 und 9/10). Eine durchgängig sinngemässe Übernahme würde helfen das Rechtsverständnis zu fördern.

- 9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**
10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

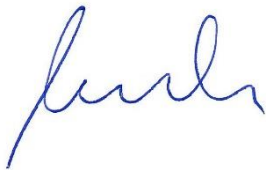
Die Rollen EVU, ISB, ECM und Fahrzeughalter sind nicht immer durchgängig getrennt. Insbesondere in EBV Art. 2 Abs. 1 sollte die Verantwortlichkeit für die Instandhaltung der ECM zugewiesen werden.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Daniel Schafer
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Tobias Baumgartner
Fachspezialist Stab

Par courriel à

[WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch](mailto>WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch)

N/réf. jpy/ado

Tavannes, le 27 janvier 2022

**Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE
2^e étage : ouverture de la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

La consultation relative à l'objet cité en titre nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Après lecture des différents documents de mise en consultation, nous pouvons vous répondre comment suit :

La mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet peut se réaliser, mais elle devrait concerner uniquement la voie normale. En effet, la voie métrique ne devrait en aucun cas être intégrée dans ce système d'homologation. Le système d'homologation actuel suffit amplement.

En vous remerciant de la bienveillante attention portée à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

CHEMINS DE FER DU JURA

Le Directeur :



Jean-Frédéric Python

Als ISB Bundeseisenbahnvermögen (BEV/DICH) der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet nehmen wir hierzu wie folgt Stellung:

- Grundsätzlich sind wir mit den vorgeschlagenen Regelungen/Änderungen einverstanden und erachten sie als zielführend.
- Betreffend dem Verhältnis der künftigen Regelungen zur Betriebsbewilligungspflicht in Art. 18w und 18w^{bis} und Art. 23c und 23c^{bis} EBG: Verstehen wir es richtig, dass sich die Regeln in Art. 18w und 18w^{bis} auf nicht interoperable Anlagen und Fahrzeuge beziehen; die Regeln in Art. 23c und 23c^{bis} hingegen auf interoperable Anlagen und Fahrzeuge? Wenn wir hier mit unserer Einschätzung richtig liegen, würde das ferner bedeuten, dass es bei nicht interoperablen Anlagen eine BB des BAV nur bei signifikant geänderten Anlagen bräuchte; bei neuen nur, wenn das BAV es fordert? Bei interoperablen Anlagen hingegen bräuchte es die BB sowohl bei neuen als auch bei signifikant geänderten Eisenbahnanlagen?
- Zum Art. 5m Abs. 4 EBV schlagen wir folgende Präzisierung vor:
4 Sie muss eine Risikobewertung mit dem Risikomanagementverfahren nach Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 durchführen, wenn die Änderung signifikant ist. In diesem Falle ist zusätzlich ein Sicherheitsbewertungsbericht einer Risikobewertungsstelle erforderlich.

Hintergrund des Präzisierungsvorschlags:

Ziel sollte doch sein, dass eindeutig ist, dass die Signifikanz einer Änderung 2 Konsequenzen hat:

1. Durchführung des vollständigen RMV gemäss DV (EU) Nr. 402/2013
2. Erforderlichkeit eines Sicherheitsbewertungsberichtes (SiBeBe)
Eigentlich scheint uns die Erwähnung des SiBeBe nicht wirklich nötig, da er sich aus dem RMV durch den Bezug einer UP ergibt – dies explizit zu schreiben halten wir aber trotzdem für äusserst praxistauglich. Es sollte nur nicht dazu führen, dass die Formulierung auch so verstanden werden kann, dass der SiBeBe zusätzlich zu Abs. 1-3, also unabhängig von der Signifikanz gefordert ist; insbesondere, da im eigenen Arbeitsumfeld immer wieder festgestellt werden kann, dass vielen Anwendern aus der Praxis der Unterschied zwischen dem SiBe und dem SiBeBe nicht klar ist.

Per E-Mail:
Weiterentwicklung regelwerke@bav.admin.ch

31. März 2022

Vernehmlassungsverfahren: Umsetzung 4RP(TP) - 2. Schritt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) - 2. Schritt Stellung zu nehmen. Unser Fachteam hat die Fragen geprüft und beantwortet diese wie folgt:

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Antwort railCare: Als EVU sehen wir einen Fortschritt gegenüber der früheren Praxis - besonders im Fahrzeugbereich. Ob weitere Massnahmen folgen sollten, muss sich noch zeigen.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

railCare AG
Hauptsitz

Altgraben 23
4624 Härkingen
Schweiz

Tel. +41 62 388 93 70
Mobile +41 79 335 37 39
CHE-116.311.185 MWST

philipp.wegmueller@railcare.ch
www.railcare.ch
20220331_Umsetzung4RP-
TP2_Vernehmlassungsantwort-
railCare_final.docx

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden sollen wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Wir sehen diese Reduktion auf jeden Fall als zielführend an. Ob sie hinreichend sein wird, muss sich noch zeigen.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Wir sehen diese Reduktion auf jeden Fall als zielführend an. Ob sie hinreichend sein wird, muss sich noch zeigen.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Ja.

Weitere Fragen

Auswirkungen

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Nein.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein, wir haben keine weiteren Anmerkungen dazu.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Aktuell nein. Weitere, noch nicht offensichtliche Aspekte werden sich in der Zukunft zeigen.

Wir danken Ihnen für das Interesse und stehen Ihnen bei Bedarf für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

railCare AG



Philipp Wegmüller
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Ulrich Rothe
Leiter Flottenmanagement
Mitglied des Managements

Public Affairs und Regulation - Hilfigerstrasse 1 - CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 29. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum 2. Schritt der Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (nachfolgend 4RP(TP)) Stellung nehmen zu können.

In ihrer Stellungnahme vom 10. Dezember 2018 hatte die SBB das Vorgehen des BAV, das 4RP(TP) in zwei Schritten umzusetzen, vollumfänglich unterstützt. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass der gewählte Ansatz korrekt ist, und begrüßen grundsätzlich die beantragten Anpassungen des EBG. Vor dem Hintergrund des Abbruchs der Verhandlungen zum institutionellen Rahmenabkommen mit der EU erscheint uns die gewählte Vorgehensvariante auch aus heutiger Sicht zweckmässig. Jedoch wirft diese zahlreiche praktische und grundsätzliche Fragen für die Branche auf. Für die SBB sind folgende Punkte wichtig:

1. Interoperabilität unter Berücksichtigung der Eigenschaften des schweizerischen Eisenbahnsystems

Die SBB steht weiter dazu, dass das Schweizer Normalspurnetz Teil des europäischen interoperablen Eisenbahnnetzes sein soll. Sie bestätigt ebenso ihre bisherigen Vorbehalte, dass bei der Umsetzung der europäischen Interoperabilitäts- und Sicherheitsvorgaben die Qualität des schweizerischen Eisenbahnsystems (Sicherheit, Pünktlichkeit, hohe Netzkapazität mit Mischverkehr) nicht aufgegeben werden darf. Die angestrebte Vereinfachung der Prozesse ist zu begrüßen. Allerdings dürfen die Vorteile der bewährten Abläufe in der Schweiz nicht verlorengehen, da die Ziele des 4RP(TP) von effizienteren, kostengünstigeren Zulassungsprozessen in Europa nicht durchwegs erreicht worden sind (vgl. auch unten Kapitel 5 «Kosten»).

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfigerstrasse 1 3000 Bern 65 · Schweiz
meier.bernhard@sbb.ch / www.sbb.ch

Mit der Umsetzung des 2. Schrittes des 4RP(TP) wird die Mitwirkung bei der europäischen Eisenbahngesetzgebung noch wichtiger werden als bisher. Die SBB beantragt deshalb eine verstärkte Steuerung und Koordination der involvierten Stellen in der Schweiz unter der Leitung des BAV zur Sicherstellung einer möglichst einheitlichen schweizerischen Haltung in den europäischen Arbeitsgruppen.

2. Gute Abstimmung der schweizerischen und europäischen Regelwerke und Prozesse

Es ist schwierig, die konkreten Auswirkungen der vorgeschlagenen EBG-Anpassungen bezüglich des Zeitpunkts vor der Anpassung des LVA wie dem danach zu beurteilen. Für Anwender wäre es vorteilhaft, wenn die Bestimmungen des EBG deutlicher zwischen den Phasen vor und nach Übertragung von Genehmigungskompetenzen an die ERA unterscheiden würden. Dies betrifft zum Beispiel Prozesse und beteiligte Rollen inkl. deren Verantwortlichkeiten bei Aspekten der streckenseitigen Genehmigung von ERTMS-Projekten, die Genehmigung von Ausnahmen oder den Rechtsweg bei der Anfechtung von Verfügungen der ERA. Das Zusammenspiel des europäischen und schweizerischen Rechtsrahmens im Konfliktfall bezogen auf die Auswirkungen in der Schweiz sind zudem ungenügend beschrieben.

Bei den Übergangsbestimmungen in den europäischen (vor allem in den TSI) und den schweizerischen Erlassen muss für die Anwender resp. Gesuchsteller klar sein, wie diese gegenseitig von der ERA und dem BAV behandelt werden. Die Anwendungs- und Verfahrenszuständigkeiten, die auch nicht-eisenbahnspezifische Erlasse betreffen können, sollten generell klarer beschrieben werden.

Vor diesem Hintergrund ist es umso wichtiger, dass die nachgelagerten Vorschriften wie EBV, AB-EBV und Richtlinien des BAV zeitnah überarbeitet und in Kraft gesetzt werden, damit ein kohärentes Regelwerk vorliegt. Dies für beide Phasen; vor und nach Übertragung von Genehmigungskompetenzen an die ERA. Angesichts der hohen Bedeutung für sowohl Fahrzeug- und Anlagenprojekte wie auch für den Betrieb ist der Einbezug der Branche bei der Weiterentwicklung des technischen Regelwerks essenziell. Analog wie in der EU sollte auch in der Schweiz der Einbezug der Branche explizit in den Vorschriften verankert werden.

3. Klärung der Auswirkungen auf den Grenzverkehr

Weil das 4RP(TP) die Grenzbetriebstrecken nicht explizit regelt, sind die Zuständigkeiten und die Gültigkeit von Bescheinigungen und Zulassungen auf solchen Strecken nicht klar.

Die SBB begrüsst die Anwendung von Art. 4a EBG, wonach das BAV auf Grenzbetriebstrecken die Anwendung der im angrenzenden Ausland geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften gestatten kann. Allerdings ist wichtig, dass dies auch gegenseitig gilt, d.h. dass schweizerische Vorschriften und Genehmigungen auch auf Grenzbetriebstrecken im angrenzenden Ausland anerkannt werden können. Sofern erforderlich, ist der rechtliche Rahmen dafür im LVA zu schaffen.

4. Unterscheidung zwischen den anwendbaren Verfahren und Methoden für den interoperablen und den nicht-interoperablen Bereich

Die Vorlage unterscheidet nicht genug zwischen anwendbaren Regeln für das interoperable, respektive das nicht interoperable Eisenbahnnetz. Aus Anwendersicht ist schwer identifizierbar, welche Bestimmungen nur für das IOP-Netz, nur für das Nicht-IOP-Netz oder für beide gelten, wie wir in unseren Kommentaren zu einzelnen Artikeln aufzeigen.

5. Kosten

Der erläuternde Bericht berücksichtigt die finanziellen Auswirkungen auf den Sektor zu wenig. Die SBB befürchtet beispielsweise bei einer längeren Verfahrensdauer für Fahrzeugzulassungen mehr kostenintensive Stillstandzeiten, welche heute bei Mehrländerzulassungen durch die vorgezogene Betriebsbewilligung für die Schweiz minimiert werden. Die Vorlage bedarf einer ausführlichen Regulierungsfolgenabschätzung, die auch die Mehrkosten während der Transitionsphase berücksichtigt.

Wir schätzen es sehr, dass wir für unsere Stellungnahme einige Punkte vorgängig mit dem BAV besprechen konnten. Für die SBB ist es zentral, dass das BAV die Branche bei der weiteren Erarbeitung der Vorlage und den nachgelagerten Regelungen weiter involviert und auf der bewährten Zusammenarbeit aufbaut. Die SBB bekennt sich zur aktiven Mitarbeit.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen Matthieu Boillat (matthieu.boillat@sbb.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Kopie an:

Guido Vasella, Leiter Direktionsstab bundesnahe Unternehmen, UVEK

Anlagen:

Liste der Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

0. Basisinformationen
Informations de base
Dati di base

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Datum Date Data	Bemerkung von (Eisenbahnunternehmen, Verband etc.) Commentaire de (entreprise ferroviaire, organisation etc.) Autore del parere (impresa ferroviaria, associazione, ecc.)	Rückfragen bei: Name, Vorname, Firma, Adresse, Tel., Email Renseignements chez: Nom, Prénom, Entreprise, Adresse, Tél., Email Persona di contatto: cognome, nome, impresa, indirizzo, tel., e-mail
		SBB AG, Hilfigerstrasse 1, 3000 Bern 65	Matthieu Boillat, +41 79 541 56 31, matthieu.boillat@sbb.ch

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

1. Allgemeine Bemerkungen
Remarques générales
Parere generale

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			EBG	Absicht und Stossrichtung der Änderungen werden unterstützt. Die hohe Komplexität aus der engen Verflechtung der EU- und CH-Regelwerke machen eine konkrete Beurteilung schwierig. Aus Sicht Anwender ist fast nicht identifizierbar, welche Bestimmungen nur für das IOP-Netz, nur für das Nicht-IOP-Netz oder für beide gelten. Aus Sicht Anwender ist schwer durchschaubar, welche Bestimmungen konkret ändern und wie, wenn der ERA die Bewilligungskompetenz übertragen wird.	Das BAV und die Branche müssen gemeinsam zeitnah praxisnahe Anleitungen in Form von Richtlinien und Branchendokumenten für die Anwender erstellen, respektive vorhandene aktualisieren.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

2. Detail-Bemerkungen zu EBG
Commentaires détaillés relatifs à LCdF
Parere relativo alle modifiche della Lferr

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilar e	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilar e	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilar e	Art.	Ziff. ch.	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			4a	3		Auf Prinzip der Gegenseitigkeit achten, damit schweizerische Eisenbahnunternehmen nicht benachteiligt sind.	Es wirkt darauf hin, dass schweizerische technische und betriebliche Vorschriften sowie Bewilligungen nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit auch auf Grenzbetriebstrecken im benachbarten Ausland gelten.		
			8a	3		einverstanden. Die Behandlung der Grenzbetriebstrecken mit Nicht-EU-Staaten ist in den Mitgliedländern teilweise unklar.	Nötigenfalls im LVA auf EU-Seite die nötige Klärung erwirken.		
			8c	1		Ungebräuchlicher Begriff "Schmalspur". Kann vermieden werden, da die betreffenden Strecken alle zum nichtinteroperablen Netz gehören.	Der Bundesrat kann für den lokal begrenzten Eisenbahnverkehr sowie für den Verkehr auf dem nicht interoperablen Streckennetz Ausnahmen vorsehen.		
			8f			(unveränderter bestehender Artikel) Gilt die Bestimmung auch, falls die ERA die SiBe ausgestellt hat? Anwendbarkeit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/867? Wie wäre das Verfahren, wenn gegen den Entzug	Grundsätze des Beschwerdeverfahrens in geeigneter Form festhalten.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Art.	Ziff. ch.	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						einer ERA-Bewilligung durch das BAV Einsprache gemacht werden sollte?			
			15 15a			Die SBB befürwortet grundsätzlich die Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen. Es ist anzustreben, dass Datenaustausche und die Nutzung von Tools vereinheitlicht und die mehrfache Eingabe von Daten/Meldung von Information möglichst vermieden werden.			
			15	1		Mehrfachmeldungen und Mehrfachdatenerfassungen sind zu vermeiden. Statt einer Meldung an die SUST und eine ans BAV sollte eine einzige Meldung genügen. Allenfalls kommt weiter eine Eingabe in das ERA Safety Alert Tool hinzu (unklar).	Auf eine Meldung reduzieren.		
			15a	3 ^{bis} 3 ^{ter}		Gem. Safety-RL 2016/798, Art. 21 (3) arbeitet ERA mit NIBs zusammen, wenn die VA oder SiBe von der ERA ausgestellt wurde. Es könnte auch Ereignisse in CH betreffen. Unklar, ob Rechtsgrundlage dafür reicht, da 3 ^{ter} nur Ereignisse im Ausland regelt.	Vollständigkeit der Rechtsgrundlage für die Zusammenarbeit der SUST mit der ERA klären.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Art.	Ziff. ch.	Bst./lett.	<p>Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)</p> <p>Remarques (e.a. justification de la modification proposée)</p> <p>Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)</p>	<p>Vorgeschlagene Textänderung</p> <p>Modification de texte proposée</p> <p>Modifica proposta dall'autore del parere</p>	<p>Beurteilung</p> <p>Commentaire</p> <p>Valutazione UFT</p>	<p>MA-Kürzel</p> <p>abbrev. collab.</p> <p>Abbrev. collab. UFT</p>
			17a			Rückfallebene OTIF, falls EVR der EU für CH nicht zur Verfügung stehen sollte.	Prüfen, ob eine alternative Registrierung der Fahrzeuge in einem OTIF-Register durch eine neutrale Formulierung ermöglicht werden soll.		
			17a			Unklar, welches europäische Register gemeint ist. Art. 5i, Ziff. 1 EBV verweist auf den in den Beschluss 2011/107/EU, welcher nicht mehr in Kraft ist. Im Entwurf EBV ist keine Änderung des Art. 5i vorgesehen.	Kohärente Situation CH – EU bezüglich Fahrzeugregister schaffen.		
			18v			Unklar, wie die Sicherheit nachzuweisen ist. Weshalb gelten Art. 23c, Ziff. 5 oder Art. 23cbis, Ziff. 4 nur für den interoperablen Bereich und nicht für alle Bereiche?	Konsistenz der Vorgaben für interoperable und nicht interoperable Bereiche prüfen.		
			18v 18w 23a-I			Während die 18er-Artikel allgemeingültig sind, gelten die 23er-Artikel nur für den interoperablen Bereich. Es ist schwierig zu verstehen, was von den 23er-Artikeln ergänzend und was ersetzend gilt. Dieser Aspekt wird noch komplexer, sobald der ERA Bewilligungskompetenzen übertragen worden sind (EBG nennt dann immer noch «BAV», obschon dann teilweise «ERA» gemeint ist. In welchen Fällen ist nicht klar.)	Klarer formulieren. Enger Einbezug der Branche bei der Weiterentwicklung/Umsetzung.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilar e	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilar e	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilar e	Art.	Ziff. ch.	Bst./ lett.	<p>Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag)</p> <p>Remarques (e.a. justification de la modification proposée)</p> <p>Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)</p>	<p>Vorgeschlagene Textänderung</p> <p>Modification de texte proposée</p> <p>Modifica proposta dall'autore del parere</p>	<p>Beurteilung</p> <p>Commentaire</p> <p>Valutazione UFT</p>	<p>MA-Kürzel</p> <p>abbrev. collab.</p> <p>Abbrev. collab. UFT</p>
			18w	1		Die Bedeutung von «wesentlich» ist nur für interoperable Fahrzeuge in Art. 23c EBG festgelegt. Für die übrigen fehlt sie.	«wesentlich» definieren		
			18w ^{bis}	2		Unklar, was «Sicherheitsnachweis» im Kontext der EU-Prozesse und ERA-Genehmigung genau bedeutet, da dieser Begriff weder in den IOP- und Safety-Richtlinien noch Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 verwendet wird. (s.a. Kommentar zu Art. 23c/23cbis Ziff. 3 EBG)	wie bei anderen Begriffen auch hier die EU-Begriffe verwenden oder den Bezug zu diesen klären.		
			23c 23c ^{bis}	3 3		Im Zusammenhang mit der ERA als Bewilligungsbehörde ist unklar, was mit «Sicherheitsnachweis» genau gemeint ist.	verdeutlichen		
			23c ^{bis}	5		Die Möglichkeit, dass das BAV vorzeitig eine für CH gültige Verfügung bei Mehrländerzulassungen ausstellt, auch solange die Nachweise für andere Länder noch nicht endgültig geprüft sind, soll analog der heutigen Praxis beibehalten werden. Ansonsten sind längere Stillstandzeiten einsatzbereiter Fahrzeuge zu befürchten. Gestützt auf Erfahrungen in der EU bestehen ähnliche Bedenken wegen der Serienzulassung von Schienenfahrzeugen (EU-Prozess <i>Conformity to Type</i>).	im Rahmen der LVA-Verhandlungen zu regeln.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Art.	Ziff. ch.	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			23e	1		Letzter Satz: <i>Für Abweichungen ist eine Bewilligung des BAV erforderlich.</i> Was gilt (und wie ist der Prozess), wenn die ERA Bewilligungsbehörde ist?	Auswirkung ist aufzuzeigen.		
			23e ^{ter}			Vereinfachen und verdeutlichen	Interoperabilitätskomponenten, die in ein Teilsystem eingebaut werden sollen, dürfen nur in Verkehr gebracht werden, ...		
			23f	3		In Anlehnung an ähnliche Bestimmungen in europäischen Erlässen soll der Einbezug der Branche rechtlich verankert werden.	Das BAV legt unter Berücksichtigung des internationalen Rechts <u>und nach Konsultation der betroffenen Eisenbahnunternehmen</u> fest:		
			23f	4		Die Auswirkungen dieser Bestimmung für den Fall, dass die ERA Bewilligungsbehörde ist und die NNTV nicht von der EU anerkannt werden, ist unklar.	Auswirkungen aufzeigen, respektive Vorgehen für die Gesuchsteller aufzeigen.		
			37			s.a. erläuternder Bericht EBG, Kp. 2.1, zweitletzter Abschnitt: Für die Gesuchsteller in Projekten müssen das Vorgehen und die Konsequenzen daraus klar sein, inkl. dem Umfang, in welchem BS/BBS in den streckenseitigen ERTMS-Projekten beizuziehen sind.	Die Rolle der Systemführerschaften im Kontext der europäischen Zulassungsprozesse und die Konsequenzen für die Gesuchsteller sind in geeigneter Form zu beschreiben.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)		(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Art.	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT	
			97	2		In Anlehnung an ähnliche Bestimmungen in europäischen Erlassen soll der Einbezug der Branche rechtlich verankert werden.	2. Satz: Es konsultiert dazu die betroffenen Eisenbahnunternehmen.			
			97			Inkrafttreten / Übergangsbestimmung: Zur Reduktion der Komplexität wäre die Option zu prüfen, das EBG auf die Situation mit ERA als Bewilligungsbehörde auszurichten und es auf den Zeitpunkt der Verankerung im LVA in Kraft zu setzen.	Option prüfen Es ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass neue TSI-Versionen in der Schweiz verzögert in Kraft treten und in den TSI geregelte Übergangsbestimmungen ganz oder teilweise abgelaufen sein können.			

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

3. Detail-Bemerkungen zu EleG
Commentaires détaillés relatifs à LIE
Parere relativo alle modifiche della LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	AB/DE	Ziff. ch.	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						keine			

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA Bemerkungen / Remarques / Parere	Vernehmlassung EBG und EleG Procédure de consultation de la LCdF et LIE Procedura di consultazione della Lferr et LIE
--	--

4. Detail-Bemerkungen zu EBV – zur Information, ausserhalb der Vernehmlassung EBG
Commentaires détaillés relatifs à l'OCF
Parere relativo alle modifiche delle Oferr

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	AB/DE	Ziff. ch.	Bst./lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
				5i	1	Art. 5i, Ziff. 1 EBV verweist auf den in den Beschluss 2011/107/EU, welcher nicht mehr in Kraft ist. Im Entwurf EBV ist keine Änderung des Art. 5i vorgesehen.	Kohärente Situation CH – EU bezüglich Fahrzeugregister schaffen.		
				15o	1	Dies heisst: Wer zukünftig ein Fahrzeug auf Grenzstrecken zur Schweiz (zB. Konstanz, Domodossola, Luino, etc.) betreiben will, braucht eine ERA-Zulassung. Dies ist ein Kostentreiber und verlängert die Zulassungstermine massiv.	Ausdehnung der CH-Zulassung auch auf Grenzstrecken. Regelung finden, so dass dies möglich bleibt		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

Eidgenössisches Departement für Umwelt
Verkehr Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 24. März 2022

Stellungnahme SOB zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Vernehmlassungsunterlagen zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) – 2. Schritt und für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

In der Beilage lassen wir Ihnen die Antworten der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassung zukommen.

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) begrüsst die Umsetzung der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets in der Schweiz und die vorgesehene Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich. Das gewählte Vorgehen mit Revision des Eisenbahngesetzes und der Verordnungen erachtet die SOB als zielführend.

Für die SOB ist wichtig, dass an der bisherigen Aufteilung der Schweizer Normalspurstrecken in ein interoperables Haupt- und Ergänzungsnetz festgehalten wird und das BAV für das Ergänzungsnetz die Verantwortung bezüglich dem Umfang der einzuhaltenden Interoperabilitäts-Standards behält. Ausserdem geht die SOB davon aus, dass für Fahrzeuge, welche im grenznahen Verkehr eingesetzt werden, weiterhin die bisherigen Vorschriften und Verfahren angewendet werden können. Dem Vorschlag, harmonisierte und weiterentwickelte Vorschriften, Verfahren und Methoden im nicht interoperablen Bereich anzuwenden, steht die SOB sehr kritisch gegenüber. Aus unserer Sicht entstehen durch die Übernahme zusätzlicher Vorschriften im nicht interoperablen Bereich Risiken von Mehrkosten sowie einer Reduktion der Flexibilität.

Generell sind nationale technische Vorschriften und Besonderheiten für die Zuverlässigkeit, Sicherheit, Qualität und Effizienz des Schweizer Eisenbahnsystems von grosser Bedeutung. Bei der Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren ist darauf zu achten, dass diese Vorschriften und Besonderheiten berücksichtigt werden, ohne Mehraufwände und Effizienzverluste zu verursachen oder den Handlungsspielraum der Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuschränken. Die Auswirkungen der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets auf nationale technische Vorschriften und Besonderheiten (z.B. Handhabung von Sonderfällen im grenznahen Verkehr, Auswirkungen auf Interoperabilitätsthemen im Nebennetz) und die diesbezüglichen Verfahren und Kosten sind aus unserer Sicht noch unzureichend geklärt.

Die SOB unterstützt das Ziel der Schaffung rechtlicher Voraussetzungen zur Überprüfung von ERTMS-Projekten der Infrastruktur durch die ERA sowie zur aktiven Mitgestaltung von Innovationen im harmonisierten europäischen Eisenbahnsystem. Einfache und einheitliche Verfahrungs- und Vorschriften sind wichtige, jedoch keine hinreichenden Voraussetzungen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnsystems. Die für die Umsetzung der ERTMS-Strategie notwendigen technischen und betrieblichen Innovationen verlangen auch nach neuen Finanzierungsansätzen. Wir gehen davon aus, dass ein Ausbauschnitt ERTMS erforderlich ist, um neben den ordentlichen Substanzerhaltungs- und infrastrukturseitigen Erweiterungsmassnahmen die notwendigen ERTMS- und Digitalisierungsthemen vorantreiben zu können. Zudem müssen die harmonisierten Vorschriften und Zulassungsverfahren auch bei innovativen Weiterentwicklungsthemen einfach, effizient und pragmatisch anwendbar sein, damit innovative Ansätze nicht durch formelle Hürden verhindert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Thomas Küchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Reto Fiechter
Leiter Infrastruktur
Mitglied der Geschäftsleitung

Beilage

- Antworten SOB auf den Fragekatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Beilage

Antworten SOB auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?
 - *Die SOB unterstützt die generelle Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen.*
2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?
 - *Die SOB erachtet die gegenseitige Anerkennung von Standards als geeignete Massnahme zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors.*
 - *Auswirkungen des 4RP(TP) auf notifizierte nationale technische Vorschriften (NNTV) und Besonderheiten sowie auf die Behandlung von Interoperabilitäts-Themen im Nebennetz und im interoperablen Ergänzungsnetz sind aus Sicht SOB in den Vernehmlassungsunterlagen noch ungenügend berücksichtigt. Diese Auswirkungen sind zu prüfen und bei Bedarf spezifische Themen aufzunehmen bzw. zu ergänzen.*

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich auch in der Schweiz einverstanden?
 - *Die SOB ist mit der vorgeschlagenen Stossrichtung einverstanden. Allerdings weist die SOB darauf hin, dass nationale (technische) Vorschriften und Besonderheiten für die Effizienz des Schweizer Eisenbahnsystems weiterhin von grosser Bedeutung sind (siehe Bemerkung unter Punkt 2).*
4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?
 - *Aus Sicht SOB ist eine Anwendung der harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden im nicht interoperablen Bereich nicht zielführend. Bei einer vollständigen Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden oder bei zusätzlichen Vorgaben im nicht interoperablen Bereich erwarten wir finanzielle Mehrbelastungen, welche den Kostendruck im Bahnsystem zusätzlich erhöhen.*

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?
 - *Die SOB erachtet die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der Komplexität für Antragssteller grundsätzlich als zielführend. Wie unter Punkt 2 und Punkt 6 erwähnt, sind nationalen (technischen) Vorschriften und Besonderheiten weiterhin Rechnung zu tragen.*

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?
- *Grundsätzlich begrüsst die SOB eine Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn. Allerdings ist darauf zu achten, dass einerseits nationale Besonderheiten berücksichtigt werden, andererseits keine Mehraufwände oder Effizienzverluste verursacht werden. Auch eine Reduktion von Flexibilität im nicht interoperablen Bereich infolge Übernahme zusätzlicher Vorschriften oder harmonisierter Verfahren sind zu vermeiden. Die diesbezüglich erwarteten Auswirkungen können aufgrund der Unterlagen nicht abgeschätzt werden (z.B. Auswirkungen auf Verfahrenskosten oder auf die Verfahrensdauer). Ausserdem ist gemäss erläuterndem Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, Kapitel 4.1, bei Zulassungen durch die ERA «vor allem bei einfachen Zulassungsverfahren gegenüber früher mit einem höheren administrativen Aufwand zu rechnen».*
 - *Aus den Erläuterungen geht für uns nicht klar hervor, wie sicherheitsrelevante Besonderheiten in den Netzzugangsbestimmungen der einzelnen Unternehmen in den harmonisierten Verfahren berücksichtigt und gehandhabt werden. Für die SOB ist insbesondere wichtig, dass für Fahrzeuge, welche im grenznahen Verkehr eingesetzt werden, die bisherigen Vorschriften und Verfahren angewendet werden können (siehe auch Punkt 9).*

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?
- *Die SOB erachtet die Stossrichtung zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll. Bereits etablierte, gut und effizient funktionierende Verfahren und Mechanismen, z.B. in der Risikoanalyse von Systemen sollen, soweit möglich, beibehalten werden.*

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?
- *Die SOB teilt die Einschätzung, dass die Bahnbranche von harmonisierten Vorschriften, Verfahren und der gemeinsamen Datenplattformen ERA profitiert. Allerdings lassen sich die Vorteile erst langfristig realisieren und setzen voraus, dass*
 - *der Handlungsspielraum der Bahnen durch formale Vorgaben nicht unnötig eingeschränkt wird*
 - *die Schweiz die Vorteile einer gut etablierten, engen und pragmatischen Zusammenarbeit zwischen Bahnunternehmen und Behörden weiterhin nutzen kann*
 - *nationale Vorschriften und Besonderheiten mit Blick auf effiziente Abläufe weiterhin Rechnung getragen wird*
 - *den Anforderungen und Eigenheiten des Schweizer Bahnsystems bzgl. Verfügbarkeit, Qualität und Sicherheit weiterhin Rechnung getragen wird*
- Die SOB weist zudem darauf hin, dass einfache und einheitliche Verfahren und Vorschriften keine hinreichenden Voraussetzungen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnsystems sind. Die für die Umsetzung der ERTMS-Strategie notwendigen technischen und betrieblichen Innovationen verlangen nach neuen Finanzierungsansätzen.*

Wir gehen davon aus, dass ein Ausbauschritt ERTMS erforderlich ist, um die notwendigen ERTMS- und Digitalisierungsthemen parallel zu den ordentlichen Substanzerhaltungs- und infrastrukturseitigen Erweiterungsmassnahmen konsequent voranzutreiben.

Zudem müssen die harmonisierten Vorschriften und Zulassungsverfahren auch bei innovativen Weiterentwicklungsthemen einfach, effizient und pragmatisch anwendbar sein, damit innovative Ansätze nicht durch formelle Hürden verhindert werden.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen

- *Zu den Änderungen im Eisenbahngesetz (EBG) und in den Verordnungen hat die SOB folgende Bemerkungen und Verständnisfragen:*
 - *EBG, Art 8e, Erteilung Sicherheitsbescheinigung: Bei der Anerkennung von ERA-Sicherheitsbescheinigungen ist darauf zu achten, dass für in- und ausländische Unternehmen dieselben Voraussetzungen und Anforderungen gelten. Dies betrifft beispielsweise die notwendige Versicherungsdeckung.*
 - *EBG Art. 14a, Mitwirkungspflicht: Eisenbahnunternehmen müssen dem BAV freien Zutritt zu allen Eisenbahnanlagen, Fahrzeugen und anderen für den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur der Fahrzeuge relevanten Anlagen gewähren [...]. Erfolgt die Gewährung des Zutritts nur auf Terminabsprache oder beinhaltet sie auch unangemeldete Kontrollen? Hierzu ist eine genauere Definition und/oder Präzisierung wünschenswert.*
 - *EBG Art. 17a, Absatz 1 und Absatz 6: Der Zugriff der Schweizer ISB auf das EU-Register der zugelassenen Fahrzeuge ist sicherzustellen.*
 - *Eisenbahnverordnung (EBV), Art. 15b, Abs. 2: Die SOB unterstützt die vorgeschlagenen Variante einer zeitnahen eigenständigen Anpassung des Schweizer Regelwerks zur Umsetzung.*
 - *EBV, Art. 15o: Die SOB unterstützt den Artikel. Für die SOB ist wichtig, dass für Fahrzeuge, welche im grenznahen Verkehr eingesetzt werden, weiterhin die bisherigen Vorschriften und Verfahren angewendet werden können. Allenfalls können für diese Fahrzeuge mit den Nachbarländern Vereinbarungen über die Anerkennung und Einhaltung von nationalen technischen Vorschriften (NNTV) getroffen werden, ohne dass die ERA involviert werden muss.*
 - *Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV): Anmerkung: Eine Angleichung an die Luftfahrt ist sinnvoll. Die Verordnung 2018/762 mit den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) unterstützt die kontinuierliche Weiterentwicklung von Sicherheitsthemen und trägt bei konsequenter Umsetzung dazu bei, die Sicherheitskultur zu verbessern.*

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

- *Nein*

Thurbo AG, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Kreuzlingen,
31. März 2022 - PF

Telefon (direkt)
+41 71 554 01 61

E-Mail
patrick.frank@thurbo.ch

Stellungnahme der Thurbo AG zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Untenstehend finden Sie unsere Antworten auf Ihren Fragenkatalog und weitere Anmerkungen zu den Änderungen.

Freundliche Grüsse



Patrick Frank
Bereichsleiter Geschäftsentwicklung & HR

Thurbo AG

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt – und Antworten der Thurbo AG.

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die technische Säule des 4. EU Eisenbahnpakets (4RP(TP)) in der Schweiz umzusetzen, einverstanden?

Ja.

2. Sehen Sie weitere oder andere Massnahmen, die zur Schaffung eines zusammenwachsenden Europäischen Eisenbahnsystems und zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnsektors umgesetzt werden müssten?

Grundsätzlich begrüessen wir jeglichen Abbau von Hemmnissen im grenzüberschreitenden Verkehr, der das Zielbild verfolgt, den Schienenverkehr mit anderen konkurrenzierenden Verkehrsarten, insbesondere dem Strassenverkehr, gleichzustellen.

Dabei muss jedoch immer darauf geachtet werden, dass eine Vereinheitlichung nicht zum Kostentreiber wird. Gerade im RPV regional begrenzt grenzüberschreitend tätige Unternehmungen sollten nur die für ihr Verkehrsgebiet notwendigen Anforderungen erfüllen – nicht mehr und nicht weniger.

Massnahmen

Harmonisierung von Vorschriften

3. Sind Sie mit der vorgesehenen Stossrichtung zur Harmonisierung von Vorschriften, Verfahren und Methoden im Interoperabilitätsbereich-Bereich auch in der Schweiz einverstanden?

Ja.

4. Wie die bisherigen Interoperabilitätsvorgaben sollen auch die im Rahmen des 4RP(TP) harmonisierten und weiterentwickelten Vorschriften, Verfahren und Methoden sollen wo sinnvoll zu Optimierungszwecken auch im nicht interoperablen Bereich zur Anwendung kommen. Sind Sie damit einverstanden?

Ja, aber nur wenn damit keine Kostenfolgen für die Transportunternehmungen entstehen,

- die ohne Harmonisierung nicht entstünden und*
- die ohne Notwendigkeit einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus durch höhere Anforderungen entstünden.*

Es stellt sich die Frage, auf welches Ziel die o.g. „Optimierungszwecke“ ausgerichtet sind? Aus Sicht des RPV dürfen hier nur Kostenreduktionsziele angestrebt werden. Im erläuternden Bericht Kap. 4.1 wurde ja bereits selbst erkannt, dass vor allem bei einfachen Verhältnissen (hier: Zulassungsverfahren) eine Harmonisierung zu (bislang) erhöhtem Aufwand geführt hat.

Reduktion von nationalen Regeln im interoperablen Bereich

5. Erachten Sie die im Rahmen der Umsetzung des 4RP(TP) vorgesehene Reduktion der vorherrschenden Komplexität für Antragsteller wie EVU und Fahrzeug- und Teilsystemhersteller aufgrund unterschiedlicher nationaler Regeln als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja. Ob hinreichend, kann noch nicht beurteilt werden.

Vereinheitlichung von Zulassungsverfahren für die Teilsysteme der Eisenbahn

6. Erachten Sie die vorgeschlagenen Anpassungen zur Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren auf Basis von 4RP(TP) für die Teilsysteme als hinreichend bzw. als zielführend?

Ja. Ob hinreichend, kann noch nicht beurteilt werden.

Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur und der Kooperation mit und zwischen den Nationalen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen

7. Erachten Sie die Stossrichtung und die vorgeschlagenen Mittel zur Stärkung der ERA und der Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen als sinnvoll?

Thurbo begrüsst als Unternehmung, die in einem tri-nationalen Raum operiert, jegliche Stärkung des europäischen Gedankens. Wenn sich dieser Gedanke auch in der Zusammenarbeit zwischen nationalen Behörden niederschlägt ist dies der richtige Weg.

Allerdings müssen die grundsätzlichen Ziele der Vereinheitlichung auch mit einer Vereinfachung einhergehen. Als Beispiel sei hier die angestrebte Vereinfachung bei Fahrzeugzulassungen genannt, von der bei den Transportunternehmen in der Praxis noch nichts spürbar ist.

Weitere Fragen

Auswirkungen:

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Volkswirtschaft, Umwelt, etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

Wir sind der Ansicht, dass Bestrebungen zur Vereinheitlichung und Anpassung an europäische Vorgaben gesellschaftlich bewusster wahrgenommen werden, als im erläuternden Bericht suggeriert (vgl. Kap. 4.4). Dem sollte kommunikativ begegnet werden, v.a. in Form von konkreten Beispielen, wie eine Harmonisierung auch für die Schweiz und das Bahnsystem von Vorteil sein kann.

Weitere Bemerkungen:

9. Haben Sie zu übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Als direkt betroffene Transportunternehmung, die auf Grenzbetriebsstrecken operiert, erlauben wir uns die folgenden Kommentare zu den Änderungen der Art. 4a und 8e EBG:

Wir erwarten, dass die in Art. 4a genannte Übernahme der im angrenzenden Ausland geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften auch im umgekehrten Fall möglich ist, resp. angestrebt wird. Gleiches gilt auch für die gegenseitige Anerkennung der ausländischen Sicherheitsbescheinigungen. Zwar wird auch im erläuternden Bericht Kap. 1.1.2 eine übergangsweise gegenseitige Anerkennung erwähnt. Ob die Gesetzgebung dies im angrenzenden Ausland ebenso übernimmt, ist uns aber nicht bekannt. Wir gehen aber davon aus, dass die unter Art. 8e aufgenommene Möglichkeit zur gegenseitigen Anerkennung nur im Wissen um eine entsprechende Möglichkeit in der Gesetzgebung des angrenzenden Auslands eingeräumt wurde.

10. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden, welche und weshalb?

Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Systemführer ETCS

SBB AG

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

0. Basisinformationen
Informations de base
Dati di base

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Datum Date Data	Bemerkung von (Eisenbahnunternehmen, Verband etc.) Commentaire de (entreprise ferroviaire, organisation etc.) Autore del parere (impresa ferroviaria, associazione, ecc.)	Rückfragen bei: Name, Vorname, Firma, Adresse, Tel., Email Renseignements chez: Nom, Prénom, Entreprise, Adresse, Tél., Email Persona di contatto: cognome, nome, impresa, indirizzo, tel., e-mail

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

1. Allgemeine Bemerkungen
Remarques générales
Parere generale

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			EBG/EBV	«Der Begriff «Eisenbahnunternehmen» hat im Kontext des EBG eine andere Bedeutung als im Kontext der europäischen Richtlinien. Im EGB-Kontext umfasst der Begriff als «Oberbegriff» Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Kontext der europäischen Richtlinien ist ein Eisenbahnunternehmen dagegen das Gleiche wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen i.S. des EBG und ein Oberbegriff existiert nicht. Eine begriffliche Harmonisierung (auch der Bezeichnungen der Prüfstellen) könnte zum einfachen Verständnis beitragen. Es ist zu erwägen, ob dieser Nutzen das Eingehen der Änderungsrisiken rechtfertigt.			

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

2. Detail-Bemerkungen zu EBG
Commentaires détaillés relatifs à LCdF
Parere relativo alle modifiche della Lferr

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT

3. Detail-Bemerkungen zu EleG
Commentaires détaillés relatifs à LIE
Parere relativo alle modifiche della LIE

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT

4. Detail-Bemerkungen zu EBV
Commentaires détaillés relatifs à l'OCF
Parere relativo alle modifiche delle Oferr

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			2a		a	Stefan Einer: Der Verweis auf Art 8c Abs. 2 ist falsch, da Art. 8c entfällt.	... (Art 8c Abs. 2 Art. 5m Abs.4)...		
			5m	1		Stefan Einer: Zwar ist es unterstützenswert, dass gemäss dieser Formulierung alle Änderungen, die «Vorschlagende» im Sinne der 402/2013 tätigen, einer Risikobewertung unterzogen werden, aber der zitierte Artikel 3, Ziff. 11 der 402/2013, der schlicht den «Vorschlagenden» definiert, verweist seinerseits ausschliesslich auf Richtlinien, die nicht mehr in Kraft sind. Das erscheint rechtlich unsauber. Zudem ist ein «Eisenbahnunternehmen» im zitierten Artikel ein «Eisenbahnverkehrsunternehmen» in der Terminologie der EBV	Schlägt eine Person <u>im Sinne eines Vorschlagenden</u> nach Artikel 3 Ziffer 11 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/20138 eine Änderung vor,...		
			5m	4		Stefan Einer: Der letzte Satz im vorliegenden Artikelkontext suggeriert, dass die Sicherheitsbewertung nur ein Komplement zur Risikobewertung wäre, was falsch ist, denn die Sicherheitsbewertung umfasst auch die Bewertung der Massnahmenumsetzung, die aber nicht Teil der Risikobewertung ist.	...Zusätzlich ist ein Sicherheitsbewertungsbericht einer Risikobewertungsstelle <u>für den Nachweis der Sicherheit</u> erforderlich.		
			5m	4		Stefan Einer: ...und weitere Artikel: Der Begriff «Risikobewertungsstelle» ist irreführend. Diese Stelle bewertet nicht die Risiken (jedenfalls nicht federführend), sondern die Sicherheit.	Konsequent «Risikobewertungsstelle» durch «Sicherheitsbewertungsstelle» ersetzen. Hinweis: Dies wäre auch in einer Linie mit den harmonisierten Normen, denn die EN 50126-		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
							1 spricht vom (Independent) Safety Assessor, dt.: «Unabhängiger Sicherheitsbewerter».		
			10b			Stefan Einer: Mit der Einführung von Art. 10b müsste konsequenterweise Art. 12a (nicht aber Art. 12a bis) entfallen.	EBV, Art. 12a entfällt		
			15j	2	a	Stefan Einer: Diese Unterlagen «zusätzlich» beizulegen ist schwierig, denn im Falle einer Eisenbahnanlage sind das wohl diesselben Unterlagen, die Ziff. 1 Bstb b. entsprechen.	Er muss dem Gesuch um eine Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage <u>zusätzlich insbesondere</u> beilegen: a.... b. <u>zusätzlich</u> im Fal...		
			15k			Stefan Einer: Es ist nicht korrekt, den Artikel 15k im Abschnitt «Betriebsbewilligung» anzusiedeln, da die Konformitätsbewertung auch bei Änderungen erfolgen muss, die keine Betriebsbewilligung erfordern. <u>Begründung:</u> Der zugrunde gelegte Artikel 15 der RL (EU) 2016/797 legt in Ziff. 5 fest, dass bei jeder Erneuerung oder Umrüstung die bleibende Gültigkeit der EG-Prüferklärung zu überprüfen ist. Es gibt durchaus solche Änderungen, bei denen die EG-Prüferklärung aktualisiert werden muss, ohne dass	Art. 15k zu den «Allgemeinen Bestimmungen» verschieben.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						eine erneute Betriebsbewilligung notwendig ist. Dies lässt sich auch strukturell daran erkennen, dass die Ausführungsbestimmungen explizit Bedingungen vorgeben, bei denen bei solchen Änderungen keine Betriebsbewilligung notwendig ist, z.B. in VO (EU) 2016/919, Ziff. 7.2.1b.2.			
			15k ^{bis}			Stefan Einer: Es ist nicht korrekt, den Artikel 15k ^{bis} im Abschnitt «Betriebsbewilligung» anzusiedeln, da die Konformitätsbewertung auch bei Änderungen erfolgen muss, die keine Betriebsbewilligung erfordern. <u>Begründung:</u> Der in Art. 15k zugrunde gelegte Artikel 15 der RL (EU) 2016/797 legt in Ziff. 5 fest, dass bei jeder Erneuerung oder Umrüstung die bleibende Gültigkeit der EG-Prüferklärung zu überprüfen ist. Es gibt durchaus solche Änderungen, bei denen die EG-Prüferklärung aktualisiert werden muss, ohne dass eine erneute Betriebsbewilligung notwendig ist. Dies lässt sich auch strukturell daran erkennen, dass die Ausführungsbestimmungen explizit Bedingungen vorgeben, bei denen bei solchen Änderungen keine Betriebsbewilligung notwendig ist, z.B. in VO (EU) 2016/919, Ziff. 7.2.1b.2. Die Erneuerung der EG-Prüferklärung geht mit einer neuen Konformitätsbescheinigung einher, für die	Art. 15k ^{bis} zu den «Allgemeinen Bestimmungen» verschieben.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						Konformitätsbescheinigung gilt daher die gleiche Überlegung wie für die EG-Prüferklärung.			
			15l			Stefan Einer: Zwar wurde dieser Artikel nicht angetastet, aber er ist ebenfalls nicht im Abschnitt Betriebsbewilligung anzusiedeln, da die Konformitätsbewertung auch bei Änderungen erfolgen muss, die keine Betriebsbewilligung erfordern. <u>Begründung:</u> Die Prüfung der NNTV-Konformität findet ggf. im Zuge der Aktualisierung der EG-Prüferklärung statt. Der in Art. 15k zugrunde gelegte Artikel 15 der RL (EU) 2016/797 legt in Ziff. 5 fest, dass bei jeder Erneuerung oder Umrüstung die bleibende Gültigkeit der EG-Prüferklärung zu überprüfen ist. Es gibt durchaus solche Änderungen, bei denen die EG-Prüferklärung aktualisiert werden muss, ohne dass eine erneute Betriebsbewilligung notwendig ist. Dies lässt sich auch strukturell daran erkennen, dass die Ausführungsbestimmungen explizit Bedingungen vorgeben, bei denen bei solchen Änderungen keine Betriebsbewilligung notwendig ist, z.B. in VO (EU) 2016/919, Ziff. 7.2.1b.2.	Art. 15l zu den «Allgemeinen Bestimmungen» verschieben.		
			15l			Stefan Einer: Die «benannte beauftragte Stelle» wird in den EU-Vorgaben als «bestimmte Stelle» bezeichnet.	Konsequent «benannte beauftragte Stelle» durch «bestimmte Stelle» ersetzen.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						Unterschiedliche Bezeichnungen erschweren das gemeinsame Verständnis sehr. Hinweis: In der Verwendung der Referenzen aus Art. 15n, Bst. a. kommt es dadurch zu Differenzen, insbesondere da die dort zitierten Anhänge II und III keine «benannte beauftragte Stelle», sondern die «bestimmte Stelle» kennen.			
			15m			Stefan Einer: Der Artikel ist nahezu redundant zum veränderten Artikel 15 ^{bis} . In den Erläuterungen wird weder die Differenz noch die Wiederholung im Kontext der Betriebsbewilligung erläutert. Da dagegen die Erläuterung zu Artikel 15 ^{bis} von einer Streichung des Inhalts Abs. 2 des Art. 15m ausgeht, hier Abs. 2 aber noch vorhanden ist, muss man davon ausgehen, dass die Absicht war, Art. 15m insgesamt zu streichen, dass er also nur versehentlich noch da ist.	Art. 15m entfällt		
			15n			Stefan Einer: Wie die Bst. a. und b. zurecht nahelegen, heissen die abzugebenden Erklärungen «Prüferklärungen» und eben nicht «Konformitätserklärungen». Es macht Sinn, die Überschrift des Artikels entsprechend anzupassen.	Konformitätserklärungen Prüferklärungen für strukturelle Teilsysteme		
			15n			Stefan Einer: Dass die Prüferklärungen zum Erhalt der	15n in den Anschluss von 15 ^{iter} setzen		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
						Betriebsbewilligung eingereicht werden müssen, ist bereits eindeutig mit Art. 15j, Ziff.2, Bst. a. gesagt. Da diese Prüferklärungen aber auch aktualisiert werden müssen, wenn keine Betriebsbewilligung notwendig ist und da es völlig richtig ist, die Anforderungen an diese Prüferklärungen in der EBV festzuhalten, sollte der Artikel in etwa erhalten bleiben, aber in den Anschluss von 15 ^{ter} gesetzt werden.	(ausserhalb des Betriebsbewilligungskontextes) und leicht umformulieren: Der Gesuchsteller Die Infrastrukturbetreiberin muss zum Nachweis der vorschriftenkonformen Ausführung dem BAV über...einreichen verfügen...		
			15n		b.	Der Bst. b ist falsch und überflüssig. Falsch, weil in Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 zwar das <i>Prüfverfahren</i> , aber keinesfalls eine <i>Prüferklärung</i> erwähnt wird. Dies wiederum liegt daran, dass die entsprechende <i>Prüferklärung</i> dieselbe ist, die schon mit Bst. a. verlangt wird. Also ist Bst. b überflüssig. Man sieht das ganz offensichtlich daran, dass in den Anhängen II und III der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 die bestimmten Stellen (=benannte beauftragte Stellen) und ihre Prüfungen in der EG-Prüferklärung mit angegeben sind. Dies entspricht auch dem im Bst. a. referenzierten Artikel 15, Abs. 2 der RL (EU) 2016/797.	Bst. b. nicht einführen		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

(1) Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsabile UFT (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviation collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

ANHÖRUNG / AUDITION / INDAGINE CONOSCITIVA
Bemerkungen / Remarques / Parere

Vernehmlassung EBG und EleG
Procédure de consultation de la LCdF et LIE
Procedura di consultazione della Lferr et LIE

5. Detail-Bemerkungen zu VSZV
Commentaires détaillés relatifs à l'OEIT
Parere relativo alle modifiche dell' OEIT

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	AB/ DE	Ziff. ch.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro de la remarque / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)
(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)
(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / unité responsable OFT / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par l'OFT/campo compilato dall'UFT)
(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ évaluation OFT et abbréviaton collaborateur / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**
(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)
Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / les colonnes (4), (5), (6) doivent être remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. / I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

Botschaft Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets

Politische Parteien / Partis Politiques / Partiti Politici
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union démocratique du centre / UDC Unione Democratica di centro

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

Bern, 04.04.2022 / MD
VL Umsetzung 4. EU-
Eisenbahnpaket

Per Mail an: regelwerke@bav.admin.ch

Umsetzung des 4. EU-Eisenbahnpakets (technische Säule) in der Schweiz

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen erachtet eine enge Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) im Bereich des Schienenverkehrs als zentral. Wir setzen uns dafür ein, dass die Schweiz optimal ins europäische Netz eingebunden ist (siehe [Positionspapier Infrastrukturen](#)). Deshalb begrüßen wir die Absicht des Bundesrates, die technische Säule des 4. EU-Bahnpakets in einem zweiten Schritt vollständig umzusetzen, denn sie unterstützt diese Entwicklung: Sie schafft die Voraussetzungen, um der Bahnbranche den Zugang zu vereinfachten Zulassungsverfahren zu ermöglichen, ermöglicht gemeinsam harmonisierte Vorschriften bzgl. technischer Interoperabilität und Sicherheitsstandards und bildet die Basis zur Mitwirkung der Schweiz bei der von der EU geplanten Weiterentwicklung der Vorschriften im Zuge der Digitalisierung im Eisenbahnsektor.

Durch die Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und die Beteiligung der Schweiz an dieser Behörde soll die Schweiz bei der Entwicklung künftiger europäischer Interoperabilitätsstandards aktiv mitwirken. Dadurch sollen Innovation und Wettbewerbsfähigkeit des schweizerischen Bahnsektors gestützt werden, was es in Zukunft durch eine enge Zusammenarbeit zu verstärken gilt.

Im Rahmen dieser Übernahme des 4. EU-Eisenbahnpakets fordert die FDP den Bundesrat auf, gleichzeitig nationale Vorschriften, die dank der internationalen Standardisierung nicht mehr benötigt werden, systematisch abzubauen. Dadurch soll der Aufwand für die Betreiber interoperabler Gleise in Summe möglichst geringgehalten werden. Weiter erachtet es die FDP als wichtig, dass die nötigen Gesetzesanpassungen die Planungssicherheit der Wirtschaft gewährleisten und in den Detailbestimmungen zu keinem «Swiss Finish» führen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart
Ständerat

Jon Fanzun



Per Mail an: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 31. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Das Schweizer Normalspurnetz bildet grundsätzlich einen Teil des europäischen interoperablen Eisenbahnnetzes. Normalspurige Schweizer Eisenbahnfahrzeuge sind interoperabel und richten sich betreffs Spezifikation und Nachweisführung nach den europäischen Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Die weitere europäische Vereinheitlichung des technisch-betrieblichen Eisenbahnstandards für Normalspur und die systematische Überprüfung mit dem Ziel eines möglichst weitgehenden Abbaus nationaler Vorschriften wird von der EU-K mithilfe der TSI verfolgt. Diese TSI gelten über das LVA auch in der Schweiz. Die Schweiz kann für ihr normalspuriges Streckennetz nationale technische Regeln spezifizieren und der EU notifizieren (NNTV, Sonderfälle).*
- *An der nationalen Umsetzung neu erlassener EU-Regelungen für den Eisenbahnbereich ins Schweizer Recht wird auch in Zukunft festgehalten. Zur Gewährleistung einer zeitnahen Übernahme neuer EU-Regelungen für die Schweiz wird das Schweizer Verfahren zur Änderung der technisch-betrieblichen Vorschriften optimiert: Das BAV wird neu für den Erlass der Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), sowie der nationalen technischen Regeln (NNTV, Sonderfälle) und für die Übernahme geänderter TSI zuständig sein. Das BAV bezieht dabei den Bahnsektor zur Beurteilung von Anpassungen ein.*
- *Es werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, dass erteilte Bewilligungen der ERA auch für den Betrieb auf dem Schweizer Normalspurnetz gelten können. Hierfür ist zusätzlich eine Anpassung des Landverkehrsabkommens erforderlich. Dies betrifft einerseits Fahrzeugzulassungen für Antragsteller und andererseits Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das BAV prüft dabei im Rahmen des Prozesses der ERA die Einhaltung der geltenden nationalen Regelungen. Zulassungsanträge mit ausschliesslichem Schweizer Geltungsbereich können nach wie vor vom BAV selbständig geprüft und verfügt werden. Die entsprechende Zuständigkeit der ERA für die Schweiz betreffende Bewilligungen müsste im*

Landverkehrsabkommen zu gegebener Zeit separat geregelt werden; die Europäische Kommission verfügt momentan nicht über das notwendige Verhandlungsmandat.

- *An der bisherigen Aufteilung der Schweizer Normalspurstrecken in ein interoperables Haupt- und Ergänzungsnetz wird festgehalten. Dies betrifft auch die bisherige Zuteilung der Normalspurstrecken zu den beiden Kategorien. Für das Hauptnetz setzt die Schweiz die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2016/797 vollständig um. Für das Ergänzungsnetz behält das BAV auch zukünftig die Verantwortung bezüglich dem Umfang der einzuhaltenden Interoperabilitäts-Standards.*
- *Die Vorlage schafft die rechtlichen Voraussetzungen zur Überprüfung von ERTMS1-Projekten der Infrastruktur durch die ERA. Die von der Systemführerschaft ETCS2 im Auftrag des BAV (Art. 37 EBG) erstellten generischen Engineering-Grundlagen sollen hierzu der ERA zur Beurteilung vorgelegt werden können. Die Zuständigkeit der ERA müsste auch hier im LVA zu gegebener Zeit separat geregelt werden.*
- *Die Schweiz wird relevante Daten des normalspurigen Eisenbahnbetriebs in Abstimmung mit der ERA einheitlich erfassen und den berechtigten Stellen zugänglich machen. Die einheitliche Datenverfügbarkeit und Datennutzung bildet für die effiziente und sichere Abwicklung und für die Weiterentwicklung des Bahnbetriebs das zentrale Element. Die detaillierten Ausführungen und Vorschläge können den Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden.*

Stellungnahme SP Schweiz

- Die SP Schweiz unterstützt die mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Anpassungen des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen zur Umsetzung der technischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union («4RP(TP)»).
- Die gewählte Umsetzungsvariante erscheint uns für die reibungslose Teilnahme am europäischen Schienenverkehr beziehungsweise die nahtlose Integration ins europäische Schienennetz als sinnvoll, da damit die vollständige Übernahme wesentlicher operativer Erleichterungen (vereinfachtes Zulassungsverfahren, harmonisierte Vorschriften, gemeinsame Sicherheitsstandards, neue Bestimmungen im Zuge der Digitalisierung etc.) gewährleistet ist. Letztere stärken den Eisenbahnsektor – d.h. sowohl den Schienenverkehr als auch die heimische Bahnindustrie – in der Schweiz insgesamt. Insbesondere trägt der damit einhergehende kontrollierte Abbau spezifischer nationaler technischer Vorschriften zur nötigen Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs sowohl für Personen als auch für Güter bei. Und letztlich führt ein verbessertes Bahnangebot auch zu einer Reduktion der durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen.
- Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle dennoch auch erwähnt, dass die politische Säule des Vierten EU-Eisenbahnpakets («Marktpfeiler») – im Gegensatz zur technischen Säule, um die es in dieser Vernehmlassung ja ausschliesslich geht – als höchst problematisch zu bewerten ist. Dies deshalb, weil sie von einer untauglichen Wettbewerbs- und Marktöffnungs-ideologie geprägt ist und damit unter anderem als Einfallstor für Sozialdumping und Angebotsabbau im Schienenverkehr dienen kann.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin

Elektronisch an:

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 5. April 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP Schweiz lehnt die im Rahmen dieser Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagene Vorgehensweise ab. Zwar ist eine europaweite, technische Harmonisierung auf dem Schienennetz begrüssenswert, allerdings ist die politische und institutionelle Anbindung an die EU abzulehnen, wie dies mit der skizzierten Anpassung des Landesverkehrsabkommens und einer allfälligen Neuauflage des gescheiterten institutionellen Abkommens klar der Fall wäre. Eine unilaterale Übernahme der technischen Parameter in das Schweizer Regelwerk scheint indes akzeptabel, sofern kein Automatismus zur Anpassung an EU-Regulierungen präjudiziert wird.

Mit dem vorliegenden Entwurf und dem skizzierten Vorgehen will der Bundesrat in einem zweiten Schritt das 4. EU-Eisenbahnpaket (technische Säule) umsetzen. Dazu will der Bundesrat das Schweizer Regelwerk unilateral an die EU-Normen anpassen, weil eine Anpassung des Landesverkehrsabkommens und damit ein Beitritt der Schweiz zur Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) aufgrund der abgebrochenen Verhandlungen über das institutionelle Abkommen seitens der EU sistiert wurden, womit auch eine weitere politische und institutionelle Anbindung der Schweiz an die EU vorerst nicht möglich ist.

Aus Sicht der SVP ist eine technische Harmonisierung des europäischen Schienennetzes und des europäischen Bahnverkehrs im Sinne von Wirtschaft und Gesellschaft im Grunde begrüssenswert. Aus diesem Grund ist sie mit der unilateralen Übernahme von technischen Parametern in das schweizerische Recht einverstanden, sofern auch künftig eine automatische Normen- und Rechtsübernahme ausgeschlossen ist und die Schweiz selbstständig bestimmen kann, welche Regulierungen sie übernehmen will und welche nicht. Nicht zuletzt ist dies auch eine Frage der Sicherheit der Schweizer Bevölkerung. So muss es auch künftig zwingend notwendig sein, dass die Schweiz spezifische Ausnahmen und anderslautende Regulierungen erlässt (bspw. was Gefahrgut-Transporte durch den Alpenraum angeht). Infolgedessen lehnt die SVP das geplante Vorgehen ab, als dass das Landesverkehrsabkommen im Gleichschritt mit einer Neuauflage des institutionellen Abkommens mit der EU überarbeitet werden soll und die Schweiz der ERA beitrifft. Die Nachteile einer stärkeren institutionellen Anbindung der Schweiz an die EU stehen in keinem Verhältnis mit den Vorteilen, können diese doch zum grössten Teils mittels einer selektiven und unilateralen Normenübernahme realisiert werden.

Eine Harmonisierung des europäischen Eisenbahnnetzes ist im ureigenen Interesse der EU. Die Schweiz spielt dabei als zentrale Drehscheibe und als wichtigster Nord-Süd-Korridor durch die Alpen eine Schlüsselrolle. Aus Sicht der SVP sollten der Bund und speziell die zuständige SP-Bundesrätin diese strategische Bedeutung für Europa endlich auch politisch in die Waagschale werfen, um die Interessen der Schweiz gegenüber der EU Nachdruck zu verleihen. Die Schweiz hat aus eigenen finanziellen Mitteln die Alpentransversale stetig weiterentwickelt und schliesslich mit dem Bau der NEAT ein Jahrhundertbauwerk geschaffen, das für ganz Europa von grossem Nutzen ist. Im Gegenzug sollten unsere europäischen Nachbarländer die NEAT-Zulieferstrecken entsprechend ausbauen und modernisieren. Der Ausbau in Italien nimmt nach Verzögerung und nach Schweizer Unterstützung endlich wieder an Fahrt auf, währenddem die Fertigstellung des Ausbaus der Zulieferstrecken dem Rhein entlang auf deutscher und französischer Seite dem Zeitplan nicht nur weit hinterherhinkt, sondern bis heute kaum Fortschritte erzielt. Aus Sicht der SVP ist hier mehr Druck auf die EU aufzubauen, um eine konsequente Verlagerung des Transit-Schwerverkehrs auf die Schiene zu erreichen, im Interesse der Bevölkerung und zum Schutze der einmaligen Schweizer Umwelt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat