



Stand: 3. Juni 2015

Erläuterungen zum Anhörungsentwurf der Eisenbahnverordnung (EBV)

In Kraftsetzung geplant: 1. Juli 2016 (Anh. 7 EBV: 1. Januar 2016)

Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

1. Ausgangslage

Europaweit gültige technische Richtlinien stellen sicher, dass die Eisenbahnen über die Landesgrenzen hinweg betrieben werden können. Die Schweiz hat im Rahmen der Bahnreform 2.2 wichtige Elemente der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien der EU übernommen. Die einzelnen Teile werden schrittweise in Kraft gesetzt, der Hauptteil der Anpassungen erfolgte auf den 1. Juli 2013.

Schwerpunkt in der aktuellen Teilrevision der EBV bildet die Neustrukturierung des Kapitels Fahrzeuge als Folge der Bahnreform 2.2. Die Fahrzeugtypen werden neu in interoperable und in nicht interoperable Fahrzeuge gegliedert. Interoperable Fahrzeuge sollen nach den international gültigen Vorschriften und Prozessen (technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und den notifizierten nationalen technischen Vorschriften (NNTV-CH), gebaut, geprüft und zugelassen werden. Nicht interoperable Fahrzeuge sollen weiterhin nach den bestehenden Vorgaben der EBV und ihren Ausführungsbestimmungen¹ (AB-EBV) gebaut, geprüft und zugelassen werden.

Die mit der aktuellen Revision vorgesehenen Änderungen der Eisenbahnverordnung EBV sollen auf Beginn des Jahres 2016 veröffentlicht und per 1. Juli 2016 in Kraft treten. Demgegenüber wird angestrebt, den Anhang 7 zur EBV mit der aktualisierten Übersicht der anzuwendenden technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) bereits per 1. Januar 2016 in Kraft zu setzen.

Gleichzeitig mit dieser Teilrevision der EBV werden die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung und die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) revidiert.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

2. Abschnitt: Sicherheit

Art. 4 Ergänzende Vorschriften

Bst. d

Ergänzen der Stromversorgungsverordnung, welche mit der Revision vom 3. Juni 2014 den Geltungsbereich für die 132 kV-Bahnstromübertragungsanlagen präzisierend einschliesst und insbesondere den Endverbraucherstatus für das Übertragungsnetz, Frequenzumformer und den Eigenbedarf festlegt.

¹ SR 742.141.11



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Art. 5i Register der zugelassenen Fahrzeuge

Abs. 4

Neue Bestimmung, dass spezifische Dienstfahrzeuge nicht in das Register der zugelassenen Fahrzeuge nach Artikel 17a EBG eingetragen werden müssen.

3. Abschnitt: Planung, Bau und Betrieb

Art. 10 Verantwortlichkeiten

Abs. 3

Die Ergänzung macht deutlich, dass Energieeffizienz im Eisenbahnunternehmen umfassend umzusetzen ist. Dabei ist sie aber nicht alleiniges Ziel, sondern soll unter Wahrung der verschiedenen anderen Ansprüche an Anlagen, Bauten, Fahrzeuge und den Betrieb erfolgen.

Art. 15 Meldungen über Betrieb und Instandhaltung

Abs. 2

Per 1.2.2015 wird die neue Verordnung über die Untersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen in Kraft treten. Sie löst dabei die Unfalluntersuchungsverordnung ab.

1a. Kapitel: Interoperabilität

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 15a Geltungsbereich

Abs. 1 Buchstabe b

Ersetzen des Begriffs Dienstfahrzeuge durch den Begriff Spezialfahrzeuge (Dienstfahrzeuge sind eine Teilmenge der Spezialfahrzeuge). Was unter den Begriff Spezialfahrzeug fällt wird neu in Kapitel 3 Abschnitt 4 Art. 56 Abs. 1 definiert.

Art. 15f Infrastrukturregister

Abs. 1

In Abs. 1 wird der Verweis auf den Durchführungsbeschluss 2014/880/EU aufgenommen.

2. Kapitel: Bauten und Anlagen

3. Abschnitt: Unterbau, Kunstbauten und Schutzeinrichtungen

Art. 28 Unterirdische Anlagen

neuer Abs. 1, Abs. 2

Dieser neue Absatz formuliert einen Grundsatz, der in der Bewilligungspraxis bisher aus übergeordneten Zielen abgeleitet wurde. Damit wird die Grundlage geschaffen, um in den AB-EBV die Anforderungen an die Massnahmen zur Rettung von Personen definieren zu können.

9. Abschnitt: Elektrische Anlagen

Art. 42 Anforderungen an die Sicherheit

Abs. 1

Infolge Neustrukturierung der Vorschriften für Elektrische Systeme (*Elektrische Teile und Systeme von Fahrzeugen*) in Art. 50, EBV, entfällt die Nennung in diesem Artikel.



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Art. 44 Planung und Bau

Bst. g

Infolge Neustrukturierung der Vorschriften für Elektrische Systeme (*Elektrische Teile und Systeme von Fahrzeugen*) in Art. 50, EBV, entfällt die Nennung in diesem Buchstaben.

3. Kapitel: Fahrzeuge

Allgemeine Bemerkungen zur Neustrukturierung

Hauptziel ist die Neustrukturierung des Kapitels Fahrzeuge auf Grundlage der Bahnreform 2.2.

Die Revision ist in diesem Punkt eine logische und zwingende Fortsetzung, welche sich auf Grund der Bahnreform 2.2 ergibt. Die Fahrzeugtypen werden dabei in interoperable und in nicht interoperable Fahrzeuge aufgeteilt.

Interoperable Fahrzeuge sind grob gesagt Fahrzeuge, welche auf dem Normalspurnetz der Schweiz verkehren. Diese werden nach den international gültigen Vorschriften und Prozessen (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität = TSI) und Prozessen (1a. Kapitel Interoperabilität) gebaut, geprüft und zugelassen.

Nicht interoperable Fahrzeuge sind grob gesagt alle Spezialspurfahrzeuge (= im wesentlichen Meter-spur-, Strassenbahn- und Zahnradbahnfahrzeuge). Diese werden nach den bestehenden Vorgaben in der EBV und den AB-EBV gebaut und zugelassen.

Es erfolgt zudem eine Strukturbereinigung und Anpassungen im Fahrzeugbereich. Inhaltlich werden dazu sehr viele technische Punkte, welche bisher in der EBV enthalten waren, neu auf Stufe der Ausführungsbestimmungen geregelt. Ziel ist es, wie schon in den vorangegangenen Revisionen, die EBV zu vereinfachen und nur noch übergeordnete Schutzziele zu den Hauptrisikopunkten zu definieren. Die detaillierten Vorgaben werden in den Ausführungsbestimmungen konzentriert. Dies umfasst auch viele bisherige Bestimmungen auf Stufe EBV, welche neu in den AB-EBV zu finden sind. Im nicht interoperablen Bereich werden keine wesentlichen, inhaltlichen Korrekturen vorgenommen. Einzelne Punkte werden jedoch ergänzt oder leicht angepasst. Die Erläuterungen dazu finden sich bei den einzelnen Artikeln.

Die neue Struktur in diesem Kapitel ermöglicht weitere zukünftige Anpassungen in den Ausführungsbestimmungen, ohne dass dazu die EBV angepasst werden muss.

Das Kapitel Fahrzeuge enthält neu folgende Abschnitte:

1. Abschnitt: Grundsätze
2. Abschnitt: Interoperable Fahrzeuge
3. Abschnitt: Nicht interoperable Fahrzeuge
4. Abschnitt: Spezialfahrzeuge

Erläuterungen zu einzelnen Abschnitten und Artikeln

1. Abschnitt: Grundsätze

Art. 47 Grundlegende Anforderung

In Absatz 1 wird das übergeordnete Schutzziel, welches von allen Fahrzeugen einzuhalten ist, festgehalten. Es ist allgemeiner formuliert als der bisherige Art. 47 Abs. 1, umfasst jedoch inhaltlich auf Stufe AB das gleiche wie der bisherige Art. 47 Abs. 1

Absatz 2 entspricht dem bisherigen Art. 47 Abs. 2 ohne Änderung



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

2. Abschnitt: Interoperable Fahrzeuge

Art. 48 Geltungsbereich

In Abs. 1 wird definiert, was ein interoperables Fahrzeug ist. Im Wesentlichen betrifft das alle Fahrzeuge, welche auf dem Normalspurnetz verkehren. Insbesondere sind es alle normalspurigen Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr. Die Abgrenzung zu Spezialfahrzeugen erfolgt im 4. Abschnitt und wird dort erläutert.

Abs. 2 legt fest, dass die international gültigen Vorschriften (TSI) gelten.

Abs. 3 definiert, dass zudem die nationalen technischen Anforderungen d.h. die Schnittstellen zur schweizerischen Infrastruktur zu berücksichtigen sind (NNTV-CH). Das BAV wird die NNTV-CH auf seiner Webseite veröffentlichen.

Damit sind die gesamten Anforderungen an ein interoperables Fahrzeug auf hoheitlicher Ebene definiert. Es werden dazu keine zusätzlichen Ausführungsbestimmungen erlassen. Es bestehen keine Doppelspurigkeiten mehr zwischen den internationalen Vorgaben und den nationalen Vorschriften.

3. Abschnitt: Nicht interoperable Fahrzeuge

Allgemeine Bemerkungen

Der 3. Abschnitt gliedert sich in die folgenden drei Teile:

In Art. 49 wird der Geltungsbereich definiert. Für in einem begrenzten Gebiet auf interoperablen Strecken eingesetzte Fahrzeuge wurden hier Erleichterungen im Zulassungsverfahren aufgenommen.

Danach folgen vier Artikel (50 - 53) in welchen die vier Risikobereiche Elektrische - und Mechanische Systeme, Bremssysteme sowie Türsysteme enthalten sind. Es handelt sich dabei um die vier zentralen Risikobereiche, welche bereits in der bisherigen EBV / AB-EBV verteilt über viele Artikel behandelt wurden, wenn auch nicht unter diesen Begriffen. Die neue Strukturierung ist so gewählt, dass die Inhalte aller bestehenden Artikel in einem dieser vier neuen Artikel untergebracht werden konnten. Auch hier werden die übergeordneten Schutzziele auf Stufe EBV beschrieben. Die übrigen bisherigen Vorgaben auf Stufe EBV wurden soweit möglich auf der Stufe AB konzentriert.

Die Artikel 54 und 55 regeln die zusätzlichen und ergänzenden Vorgaben (zu Art. 50 - 54) in den Bereichen Zahnradbahnen sowie Strassenbahnen.

Art. 49 Geltungsbereich

Abs. 1 definiert, was ein nicht interoperables Fahrzeug ist. Damit sind alle Spezial- (Meter-) spur, Strassenbahn- und Zahnradbahnfahrzeuge als nicht interoperable Fahrzeuge definiert.

Abs. 2 regelt, dass in einzelnen Spezialfällen normalspurigen Fahrzeugen nach den Bestimmungen dieses Abschnittes zugelassen werden können. Dies ist wichtig, da für derartige Fahrzeuge die europäischen Interoperabilitätsvorschriften nicht erstellt wurden und auch nicht anwendbar sind. Das Fehlen dieses Absatzes würde die Zulassung dieser Fahrzeuge massiv erschweren. Die Sicherheit wird dabei nicht tangiert, da die Schutzziele und Vorgaben dieses Abschnittes umfassend gelten.

Art. 50 Elektrische Systeme

Abs. 1 definiert das Schutzziel bei elektrischen Systemen. Dabei geht es insbesondere um die spezifischen Gefahren und den Schutz vor Strom. Damit werden alle elektrischen Anforderungen an Fahrzeuge aus den Artikeln 44g, 48, 49, 51 und 54 zusammengefasst.

Abs. 2 definiert die zentrale Schnittstelle zu den Sicherungsanlagen und Telematik-Anwendungen. Dieser fasst die diesbezüglichen Anforderungen aus den bisherigen Artikeln 55 und 56 zusammen.



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Art. 51 Mechanische Systeme

Abs. 1 definiert das Schutzziel bei mechanischen Systemen. Dabei geht es insbesondere um den Schutz vor dem Versagen von Bauteilen. Damit werden die diesbezüglich relevanten Anforderungen der bisherigen Artikel 48, 50, 53, 57, 65 und 70 global zusammengefasst. Die einzelnen Bestimmungen finden sich in der zugehörigen AB.

Abs. 2 definiert das spezifische Schutzziel bezüglich des Kollisionsverhaltens

Art. 52 Bremssysteme

Neu wird im Titel von Bremssystemen gesprochen. Dies ist ein umfassenderer Oberbegriff und beschreibt den Inhalt besser als der bisherige Titel Bremsen, da inhaltlich die Systemvorgaben definiert werden. Der Artikel ist inhaltlich ein Zusammenzug der Schutzziele der bisherigen Artikel 49 Abs. 1 sowie 49 1bis.

Alle konkreten Anforderungen der bisherigen Art. 49 1bis, Art. 49 Abs. 2 und Abs. 3 und Art. 52 sind neu in den zugehörigen AB integriert. Es erfolgte keine inhaltliche Änderung.

Abs. 1 definiert, dass die Bremssysteme sowohl das sichere Anhalten gewähren müssen als auch Gefällefahrten und die damit verbundene Wärmeentwicklung sicher beherrschen müssen.

Abs. 2 definiert, dass Bremskraft und Reibung aufeinander abzustimmen sind.

Abs. 3 definiert, dass Abnutzung und Federspiel zu berücksichtigen sind und die Systeme prüfbar sein müssen.

Abs. 4 definiert die Feststellbremse im Stillstand.

Art. 53 Türsysteme

Neu wird im Titel von Türsystemen gesprochen. Dieser Titel ist besser, da der bisherige Art. 66 im Wesentlichen die Systemvorgaben (z.B. inkl. Bestimmungen bezüglich des Zugangs für mobilitätseingeschränkte Reisende) definiert. Inhaltlich entspricht der Artikel unverändert dem bisherigen Art. 66 Türen. Die zugehörigen AB werden ebenfalls unverändert übernommen. Bis auf eine kleine textliche Anpassung in Abs. 2 erfolgt keine Änderung.

In Abs. 2 wurde das Wort „ferngesteuert“ gestrichen, es wird nur noch von Türen gesprochen. Dies deshalb, weil heute alle Türen die Anforderungen dieses Absatzes erfüllen müssen. Einzige Ausnahme bilden historische Fahrzeuge. Hier kommen Ersatzmassnahmen wie Einsatz von Zugbegleitern zum Tragen.

Art. 54 Besondere Anforderungen an Zahnradbahnen

Bei den Zahnradbahnfahrzeugen bestehen sehr spezifische Systemanforderungen, welche über die Anforderungen für die Adhäsionsfahrzeuge hinausgehen und diese ergänzen. Dabei werden insbesondere die Risiken abgedeckt, welche sich aus dem starken Gefälle (grosse Hangabtriebskraft) ergeben. Daraus resultieren entsprechend detaillierte Anforderungen an die Bremssysteme. Die Schweiz hat als einziges Land weltweit diesbezüglich Vorschriften. Diese kommen seit Jahren auch in anderen Ländern bei Zahnradbahnen zur Anwendung. Die gesamten Anforderungen an Zahnradbahnfahrzeuge werden neu in einem Artikel konzentriert. Dieser umfasst die Vorgaben der bisherigen Artikel: 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 68 und 69.

Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Abs. 1 regelt, dass für Zahnradbahnfahrzeuge die allgemeinen Systemvorgaben und diesbezüglichen Vorschriften der neuen Art. 50 - 53 gelten. Zudem beinhaltet er die Anforderungen an die Entgleisungssicherheit und die Stabilitätsnachweise gemäss bisheriger Art. 58 Abs. 2



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Abs. 2 regelt in Buchstabe a. die Anforderungen an die Zug- und Stossvorrichtungen gemäss bisheriger Art. 58 Abs. 3., in Buchstabe b. die Anforderungen an die Bremsen damit die Schutzziele nach Art. 52 erfüllt werden.

In den zugehörigen AB werden dabei sämtliche bisher gültigen Anforderungen der bisherigen EBV und der zugehörigen AB themenspezifisch zusammengezogen. Es erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Art. 55 Strassenbahnfahrzeuge

Wie bei den Zahnradbahnfahrzeugen bestehen auch bei den Strassenbahnfahrzeugen bestimmte von den übrigen Eisenbahnfahrzeugen abweichende Vorgaben. Insbesondere sind diese Fahrzeuge konstruktiv bedingt deutlich leichter als normale Eisenbahnfahrzeuge. Zudem bestehen spezifische Anforderungen und Vorgaben bei den Bremssystemen. Die Vorgaben für Strassenbahnfahrzeuge waren bisher über das gesamte Fahrzeugkapitel verteilt. Dies führte immer wieder zu Fehlinterpretationen, da Anforderungen von Strassenbahnfahrzeugen mit den Anforderungen für andere Schienenfahrzeuge vermischt sind. Ziel ist es die spezifischen Anforderungen für Strassenbahnfahrzeuge zusammenzufassen. Diese Umstellung erfolgt schrittweise. Im Rahmen der Revision 2016 werden die notwendigen Schutzzielvorgaben auf Stufe EBV geschaffen und gewisse spezifische Vorgaben in den AB definiert. Später erfolgen die Ergänzungen auf Stufe AB. Die EBV muss dazu nicht mehr angepasst werden.

4. Abschnitt: Spezialfahrzeuge

In diesem Abschnitt werden die Fahrzeuge, für welche spezielle Vorgaben gelten, zusammengefasst. Deshalb der Begriff Spezialfahrzeuge.

Art. 56 Geltungsbereich

Definiert, was unter diese Kategorie fällt und was bezüglich der übrigen Artikel zu berücksichtigen ist.

Art. 57 Dienstfahrzeuge

Der Teil Dienstfahrzeuge wird im Rahmen dieser Revision umfassender geregelt. Dies ist deshalb notwendig, weil für Dienstfahrzeuge nur auf Normenebene europäische Vorgaben existieren. Bisher besteht noch kein Bezug zum schweizerischen Regelwerk.

Abs. 1 definiert, was unter einem Dienstfahrzeug zu verstehen ist.

Abs. 2 regelt die geforderten Nachweise beim Einsatz von Dienstfahrzeugen als Arbeitsgeräte.

Art. 58 Dampffahrzeuge und historische Fahrzeuge

Nach wie vor sind in der Schweiz viele Dampftriebfahrzeuge und historische Fahrzeuge in Betrieb. Diese werden neben dem normalen Unterhalt z.T. technisch angepasst. Aktuelle internationalen Vorgaben wie der TSI entsprechen diese Fahrzeuge nicht. Gewisse aktuelle Regelungen, insbesondere bei Fahrzeugen mit Druckkesseln/Dampfkesseln sind jedoch zwingend einzuhalten, um die spezifischen Risiken dieses Betriebs abzudecken.

Die Absätze 1 und 2 benennen die Schutzziele bei dampfbetriebenen Fahrzeugen. In der zugehörigen AB werden die spezifischen Vorgaben an Dampffahrzeuge zusammengefasst. Dies deshalb, weil auf europäischer Ebene keine aktuellen Vorgaben mehr zu Dampffahrzeugen existieren. Da jedoch noch viele derartige Fahrzeuge betrieben und umgebaut werden, sind diese Vorschriften nach wie vor wichtig. Inhaltlich werden die bisherigen Vorschriften übernommen.



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Abs. 3: Immer wieder kommt es vor, dass Umbauten an historischen Fahrzeugen erfolgen. Der Absatz soll bezüglich der zugrunde zu legenden Vorgaben Klarheit schaffen. Viele Betreiber gehen davon aus, dass es bei einem historischen Fahrzeug möglich sei, für Umbauten die alten Vorgaben aus der Herstellungsepoche zugrunde zu legen. Abs. 3 legt fest, dass Umbauten nach dem Stand der Technik vorzunehmen sind. Nicht betroffen ist die Aufarbeitung bestehender alter Systeme im Rahmen der Instandhaltung.

Abs. 4 definiert, dass die relevanten Anforderungen von Art. 50 - 53 zu berücksichtigen sind.

5. Kapitel: Schlussbestimmungen

Art. 83g Übergangsbestimmung

Abs. 1:

Die Bestimmung wurde ursprünglich mit der Bahnreform 1 und den damit verbundenen Anpassungen der Verantwortlichkeiten für die Fahrzeugzulassungen erlassen. Damit sollten Fahrzeuge, welche vor dem Stichtag in Betrieb genommen wurden und an diesem in Betrieb standen auch weiterhin als betriebsbewilligt gelten. Neu wird der 1.1.1999 als Stichtag definiert, an welchem in Betrieb stehende Fahrzeuge auch weiterhin als betriebsbewilligt gelten, damit das Zeitfenster auf tatsächlich am Stichtag in Betrieb gestandene Fahrzeug eingegrenzt wird.

Dies kann dazu führen, dass für einzelne Fahrzeuge, welche nicht unterbruchfrei in der Schweiz im Betrieb waren, bei der Wiederinbetriebnahme eine Neuzulassung nötig wird. Das BAV wird solche Anträge im Einzelfall beurteilen.

Abs. 2:

Damit im 16.7Hz Bahnstromnetz zukünftig eine weitere Verkabelung (wenn auch in einem Beschränkten Rahmen) noch möglich ist, müssen sich die Fahrzeuge oberhalb 87 Hz gegenüber dem speisenden Bahnstromnetz passiv verhalten. Dies ist aktuell nicht bei allen bestehenden Fahrzeugtypen der Fall. Fahrzeuge, welche diese Vorgaben nicht erfüllen, sind entsprechend anzupassen. Die BAV Direktion hat die erforderlichen technischen Umbauten, sowie die Finanzierungslösungen gutgeheissen. Es werden aktuell die Grundsätze festgeschrieben. Die detaillierte Umsetzung ist noch festzulegen und erfolgt in Abstimmung zwischen Fahrzeug-Halter/-Betreiber und dem BAV.

Die vorgeschlagenen Übergangsbestimmungen werden bezüglich zeitlicher Vorgaben bis im Herbst 2015 überprüft und fallweise präzisiert, da die in Auftrag zu gebende Detailstudie zur Umsetzung erst im Laufe 2015 erstellt wird. Die Kernaussage, dass die Triebfahrzeuge sich oberhalb 87 Hz gegenüber dem Bahnstromnetz zukünftig passiv verhalten sollen, bleibt bestehen.

Für neue Fahrzeuge wird dieselbe Regelung in den Ausführungsbestimmungen zur EBV zu verankern sein.



Aktenzeichen: BAV-511.3-00008/00001/00004/00004/00003

Anhänge

Anhang 2 Zeichen für die Zusammensetzung der Typenbezeichnung

Gesamter Anhang gestrichen. Grund: Das BAV kann diese Bestimmungen nicht mehr konsequent durchsetzen, da diese Bezeichnungen in der aktuellen Praxis nicht mehr angewendet werden. Geplant ist eine spätere Aktualisierung auf Stufe Amt in Form einer zu erarbeitenden Richtlinie.

Anhang 4 Elektrische Anlagen

Einleitungssatz und Bst. g

Infolge Neustrukturierung der Vorschriften für Elektrische Systeme (*Elektrische Teile und Systeme von Fahrzeugen*) in Art. 50 EBV, entfällt die Nennung in diesem Artikel.

Anhang 7 Technische Spezifikationen Interoperabilität

Aktualisierung der für das Schweizer Normalspurnetz anzuwendenden TSI.

Es erfolgt grundsätzlich der Verweis auf die aktuellsten von der EU publizierten Spezifikationen. Die neuen TSI des Anhangs 7 EBV sollen ebenfalls in den Anhang 1 des Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse² (Landverkehrsabkommens / LVA) übernommen werden.

Die Inkraftsetzung des aktualisierten Anhangs 7 EBV ist auf den 1.1.2016 geplant.

² SR 0.740.72