



## **Teilrevision der Eisenbahnverordnung (EBV) und ihrer Ausführungsbestimmungen (AB-EBV)**

**Integration der revidierten Bestimmungen der Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) und ihrer Ausführungsbestimmungen (AB-VEAB) in die EBV und AB-EBV**

**Teilrevision der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)**

---

### **Bericht über die Anhörungsergebnisse**

**21. September 2011**

## Teilrevision

der Eisenbahnverordnung (EBV) und ihrer Ausführungsbestimmungen (AB-EBV) sowie der Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV)

### Anhörungsresultate

#### Durchführung der Anhörung:

Die Anhörung wurde am 3. Mai 2011 durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) eröffnet und dauerte bis zum 13. Juli 2011. Weil es sich grösstenteils um die Weiterentwicklung von technischen Eisenbahnbestimmungen handelt, wurden in erster Linie die schweizerischen Bahnen sowie Vertreter der Bahnindustrie angeschrieben.

Insgesamt gingen 39 Anhörungsantworten ein.

Adressatengruppen	Anzahl Angehörte	Anzahl Einbringende
Normalspurbahnen	22	5
Schmalspurbahnen	26	8
Zahnradbahnen	12	1
Strassenbahnen/Trolleybusbetreiber	15	4
Netzzugänger	12	0
Vereine / Verbände / Organisationen	22	5
Bahnen Ausland	4	0
Aufsichtsbehörden Ausland	4	0
Industrie / Ingenieurbüros	66	10
Normenvereinigungen	4	0
Kantonale Behörden / andere Aufsichtsstellen	26	5
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	0
Einzelpersonen	0	1
<b>Total</b>	<b>216</b>	<b>39</b>

#### Schwerpunkte der Anhörungsantworten:

Die allgemeinen Bemerkungen machen rund 20 % der Anhörungsantworten aus, enthaltend je hälftig allgemeine Aussagen zur EBV-Revision und zur AB-EBV-Revision.

Zur EBV-Teilrevision im Einzelnen äussern sich knapp 20 % der Stellungnahmen. Knapp 80 % der Anhörungsantworten betreffen ausschliesslich spezifische Punkte der Teilrevision zur AB-EBV. Bei beiden Erlassen handelt es sich grösstenteils um Bemerkungen oder Fragen zur Vorschriftenredaktion, zur konsequenten Verwendung von Begriffen oder zu anderen Optimierungen bei der Regelungssystematik. Teilweise werden auch Anträge für spätere Revisionsrunden gestellt. Knapp 1% der Stellungnahmen betrifft die Teilrevision der VAböV.

#### Notwendigkeit und Ziele der Teilrevisionen

Aus den Anhörungsantworten geht hervor, dass die Notwendigkeit und die Ziele der Teilrevisionen unbestritten sind und begrüsst werden. Die grundsätzliche Ausrichtung, in der EBV und AB-EBV inskünftig vermehrt lösungsneutrale Schutzziele zu formulieren, wird von den Antwortenden grösstenteils unterstützt. Ebenso wird das Ziel eines aktuellen, klaren und systematischen Regelwerks begrüsst. Die grosse Mehrheit der Stellungnahmen bezog sich dementsprechend auf die konkrete Umsetzung dieser Ziele (redaktionelle Klärungen, einheitliche Begriffe, konsequentere Strukturierung der Vorschriften).

### Auswirkungen der Teilrevisionen

Der VöV sowie Schmalspur-, Zahnrad- und Strassenbahnen weisen darauf hin, dass infolge der lösungsneutraleren Zielformulierungen in EBV und AB-EBV Planungsunsicherheiten bei den Bahnunternehmen entstehen können. Zur Vermeidung von situativen, uneinheitlichen Beurteilungen und zum Erhalt des Know-Hows aus den bisherigen Vorschriften, seien deshalb die nicht einheitlichen Regelungen (z.B. "Regelwerk Technik Eisenbahn [RTE]") entsprechend weiterzuentwickeln.

Die Antwortenden vertreten zum Teil die Auffassung, dass die AB-EBV-Teilrevision stellenweise Mehrkosten zur Folge habe oder dies zumindest nicht ausgeschlossen sei. Dies gelte im Besonderen für die AB-EBV-Bestimmungen zum Durchrutschweg und zu den schienenfreien Zugängen. Mehrkosten werden zudem befürchtet bei der unverhältnismässigen Anwendung der neuen Vorschriften, etwa anlässlich der Anpassung bestehender Fahrzeuge. Erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Eisenbahn hätten eine erhebliche Kostenrelevanz. Es sei namentlich für die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern entscheidend, welcher Nutzen mit Mehrkosten verbunden sei. Geänderte Anforderungen müssten deshalb mit einer Kosten-Nutzen-Abschätzung hinterlegt werden. In bestimmten Fällen sei eine Weiterführung der bestehenden AB-EBV-Bestimmungen geboten, teilweise in Kombination mit einer vertieften Analyse der Thematik in einer späteren Revisionsrunde.

Auch eine kantonale Behörde unterstützt ausdrücklich das Bestreben, dass die Ausführungsbestimmungen einen Handlungsspielraum offen lassen, damit auch in Zukunft innovative, städtebaulich attraktive und verhältnismässige Lösungen möglich sind. Der steigende Finanzdruck auf die öffentliche Hand gebiete ferner Lösungen, die nicht nur auf Sicherheit ausgerichtet seien, sondern auch einen rationellen Betrieb und einen haushälterischen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Finanzen und Bodenressourcen ermöglichen. Eine kantonale Behörde bittet generell, bei zukünftigen Revisionen ein ganz besonderes Augenmerk auf die möglichen Kostenfolgen zu legen und diese zu begrenzen. Im Falle von Vorschriftenverschärfungen seien die entsprechenden Mittel in den Budgets des Bundes bereitzustellen.

Die Stellung nehmende Elektrizitätsbranche (u.a. electrosuisse) bezweifelt mehrheitlich den Nutzen einer Integration der VEAB und AB-VEAB in die EBV und AB-EBV. Die Eisenbahnunternehmen und der VöV haben keine Einwände gegen die Integration oder begrüssen diese ausdrücklich (u.a. SBB).

### Übergangsbestimmungen

Die Eisenbahnunternehmen beantragen teilweise, dass die bisherigen Übergangsbestimmungen der AB-EBV zu Art. 83, AB 83.1, Ziffer 1 ff beizubehalten seien. Dies ermögliche die Weiterführung unbegleiteter Züge auf unbestimmte Zeit. Wagen, die die EN 14752 erfüllen, seien teilweise in einer viel zu geringen Anzahl vorhanden. Zugpersonal für zusätzliche Begleitungen sei nicht vorhanden, und könne bis Juli 2012 weder rekrutiert und ausgebildet noch finanziert werden.