

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

Bundesamt für Verkehr  
3003 Bern

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

Bern, 1. April 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](mailto:meier.bernhard@sbb.ch) / [www.sbb.ch](http://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.

Umso wichtiger ist, 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 im LVA dafür 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](mailto: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