

Vollmitgliedschaft in der ERA für die Schweiz

Die EU betrachtet die Schweiz bei der Zulassung von Rollmaterial bereits wenige Monate nach dem Scheitern der Verhandlungen zum Rahmenvertrag (InstA) als Drittstaat.

Letzten Herbst erhielt die BLS für den Betrieb der neuen Stadler MIKA-Triebzüge, die sie von Brig nach Domodossola einsetzen wollte, eine Absage der EU. Diese Absage ist fragwürdig, weil die Strecke praktisch als Schweizer SBB-Strecke betrieben und mit 15 kV/16,7 Hz-Wechselstrom aus der Schweiz gespeist wird. Doch die EU betrachtet die Schweiz bei der Zulassung von Rollmaterial als Drittstaat. So muss die Schweiz in Zukunft ein Genehmigungsverfahren mit jedem EU-Land durchführen, was de facto keinem One-Stop-Shop entspricht, wie die EU ihn institutionalisiert hat.



Bruno Storni
SP-Nationalrat

Im Bahnbereich war Europa historisch national organisiert. Verschiedene Standards prägten das europäische Bahnnetz als Patchwork: An den Grenzen war neben dem Personal- auch der Lokomotivwechsel nötig. Inzwischen können Cargo-Loks und Triebzüge durch moderne Technik in ganz Europa grenzüberschreitend gefahren werden.

Die Schweiz ist führend bei der Übernahme der europäischen technischen Standards im Rahmen des ETCS. Innovationen im Bereich der Digitalisierung sollen die Effizienz des Bahnsektors steigern. Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) wird für den Güterverkehr fundamental sein. Sie wurde in der Schweiz mitentwickelt und experimentell schon betrieben. Trotzdem ist die Schweiz in die EU-Normierungsverfahren nicht involviert. Zudem benützt die EU unsere modernen alpinen Tunnels, seien es Straßen oder Bahnkorridore. Es kann somit nicht sein, dass die Schweiz im EU-Bahnnetz nicht vollständig integriert wird und auf ein neues EU-CH-Abkommen warten muss. Das ist auch nicht im Interesse der EU und ihrer Umweltpolitik. Die Schweiz strebt eine Vollmitgliedschaft in der Europäischen Eisenbahnagentur ERA an, um in Zukunft an der Entwicklung von Interoperabilitätsstandards mitarbeiten zu können. Der Bundesrat hat vor Kurzem die Botschaft zu einer Änderung des Eisenbahngesetzes zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets zur Implementierung publiziert. Aber das Bundesamt für Verkehr kritisiert: „Eine vollständige und dauerhafte Integration der Schweiz in die europäischen Verfahren erfordert auch eine Anpassung des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU, was derzeit aufgrund der offenen Fragen zwischen den beiden Parteien nicht möglich ist.“ Bleibt abzuwarten, ob bis Ende des Jahres eine Lösung für die Schweiz gefunden werden kann.

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

Ankuppeln statt abhängen

Das Schweizer Normalspurnetz bildet einen wichtigen Bestandteil der europäischen Interoperabilität. Es wäre ein großer Verlust für alle Beteiligten, würde die Schweiz den Anschluss an das EU-Bahnnetz verlieren.

Verpasst die Schweiz den Anschluss?

Für die angestrebte Verkehrsverlagerung zur Schiene soll der europäische Bahnsektor grundlegend modernisiert und logistisch fit getrimmt werden. Dessen Standards sind nämlich insbesondere im Güterverkehrsbereich festgefahren und überholt. Mit dem laufenden Innovationsprogramm zur Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) kommt Bewegung in den Güterverkehr der Europäischen Union (EU). Und die Schweiz?

Teil der europäischen Interoperabilität

Das Schweizer Normalspurnetz bildet einen festen Bestandteil der europäischen Interoperabilität. Mit den Alpen-transversalen Lötschberg und Gotthard hat die Schweiz wesentlich zur Stärkung der europäischen Nord-Süd-

Bahnachsen beigetragen. So setzt sie im Normalspurbereich auf europäische Interoperabilität und überführt zentrale Aspekte der EU-Bahnpakete laufend in nationales Recht. 2019 übernahm sie erste Teile der technischen Säule des 4. Bahnpakets. Das alles vereinfacht grenzüberschreitende Bahnverkehre. Seit 1999 konnte sich die Schweiz dank des Landverkehrsabkommens schrittweise in EU-Gremien integrieren. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Schweizer Zulassungsbehörde stuft die EU seit 2013 gleich wie die Behörden der Mitgliedstaaten ein. Seit 2019 kann die EU-Agentur ERA bei internationalen Zulassungsverfahren auch die Schweiz einbeziehen. Doch da die ERA-Mitgliedschaft noch anhängig ist und Kompetenzregelungen für die ERA in der Schweiz fehlen, erteilt das BAV Bewilligungen für das nationale Schienennetz vorerst selbstständig.

Jürg Lütcher bringt im VAP sein langjähriges Fachwissen über Bahnsysteme ein. Der ETH-Absolvent im Elektroingenieurwesen arbeitete 19 Jahre in der Rollmaterialindustrie und 21 Jahre beim BAV mit den Schwerpunkten Zulassungen und Regelwerke. Er vertrat unter anderem die Schweizer Interessen im grenzüberschreitenden Bahnverkehr in der EU und in den Nachbarländern. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2021 leitete er die Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Bahnpakets und die Strategiearbeit des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS)



für das Schweizer Normalspurnetz zur Weiterentwicklung der Zugleitsysteme.



Die Schweiz ist ein erfahrenes Bahnland und wichtiger Partner für die europäische Interoperabilität. Es wäre ein großer Verlust für alle Seiten und damit ein Schritt in Richtung „Schmalspur“, würde die Schweiz in Europa den Anschluss verlieren.

Vernetzung mit Tradition

Über die vergangenen zwanzig Jahre hat sich die internationale Zusammenarbeit im europäischen Bahnsektor stetig intensiviert; die Schweiz hat wesentlich dazu beigetragen. Prozesse ließen sich schrittweise vereinheitlichen und die Verfahren in letzter Konsequenz zentralisieren. Seit 2013 ist die Schweiz um die ERA-Vollmitgliedschaft bemüht, um aktiv an der Gestaltung des künftigen europäischen Bahnsystems mitzuwirken und den ordentlichen Mitgliederbeitrag zu leisten. In Europa wird das Fachwissen aus den verschiedenen Ländern zunehmend gebündelt. Diese Vernetzung erhöht den Wissensstand, was für die Umsetzung von Innovationen entscheidend ist.

Herber Rückschlag für internationale Verkehre

Die politischen Differenzen zwischen der Schweiz und der EU sind seit dem Abbruch des institutionellen Abkommens EU–Schweiz (InstA) ungelöst. Das beeinträchtigt die Zusammenarbeit im Bahnsektor immer stärker. Die EU macht notwendige Anpassungen des Landverkehrsabkommens von politischen Fortschritten abhängig. Sie hat die Schweiz zum Drittstaat zurückgestuft, die bisherige Gleichwertigkeit von Nachweisen und Bewilligungen ist nicht mehr möglich. Das ist ein herber Rückschlag für internationale Verkehre. Die EU sichert der Schweiz den Zu-

gang zur ERA-Datenbank „One Stop Shop“ nur noch bis Ende 2023 verbindlich zu. Danach werden Antragsteller in der Schweiz wieder separate Anträge für Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen stellen müssen. Diese doppelte Administration wird die Abstimmung der Verfahren erschweren und internationale Verkehre und Innovationen unnötig belasten.

Politische Deblockierung zwingend

Wir vom VAP Verband der verladenden Wirtschaft erachten es als dringend und zwingend, dass sich die Schweiz politisch zur Zusammenarbeit mit der EU bekennt. Davon profitieren beide Seiten: Als erfahrenes Bahnland gibt die Schweiz in internationalen Gremien wertvolle Impulse. Zum Beispiel hat die

helvetische SBB Cargo mit Unterstützung des BAV bereits 2019 einen kommerziellen Pilotbetrieb mit der DAK gestartet. Schweizer Experten bringen ihre Erkenntnisse in die europäischen Gremien von Europe's Rail ein und tragen so direkt zu einer praxisnahen Gestaltung der DAK bei. Die in den EU-Gremien erarbeiteten Konzepte und Spezifikationen wiederum bilden in der Schweiz die Grundlage für Weiterentwicklungen. Im Interesse beider Seiten muss die politische Blockade zwischen der Schweiz und der EU so rasch als möglich aufgelöst werden. Würde die Schweiz in der europäischen Bahnstruktur isoliert, sind Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs und damit das Ziel der Verkehrsverlagerung dies- und jenseits der Landesgrenzen in Gefahr. *Jürg Lütscher*

Über den VAP Verband der verladenden Wirtschaft:

Der VAP fördert seit 1912 den Schienengüterverkehr. Mit einer aktiven Verkehrspolitik setzt er sich dafür ein, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, die Schieneninfrastruktur und die Logistikstandorte so zu optimieren, dass die Schiene als Teil der multimodalen Logistikwelt auch in Zukunft eine lohnende Verbindung bleibt. Im Interesse der Umwelt sowie des Lebens- und Wirtschaftsraums Schweiz.

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45.000 private Güterwagen. Mit seiner praxisorientierten Verbands- und Beratungstätigkeit hilft der VAP den Verladern und der Logistikbranche zudem, den Aufwand für den Gütertransport auf der Schiene zu minimieren.

Schweiz/Europäische Union

Gordischen Knoten durchschlagen!

Aus der guten Idee, ein institutionelles Abkommen (InstA) zwischen der EU und der Schweiz zu entwickeln, ist mittlerweile eine festgefahrene Situation entstanden, die die Kooperation zwischen Bern und Brüssel im Bereich des Schienenverkehrs gefährden könnte.



Im Jahr 2008 beschloss der Schweizer Bundesrat gemeinsam mit der EU, ein institutionelles Abkommen (InstA) zu entwickeln. 2021 wurden die Verhandlungen abgebrochen.

Die Beziehungen zwischen Schweiz und Europäischer Union sind traditionsreich und über ein Netz von bilateralen Abkommen und Vereinbarungen geregelt. Bereits vor mehr als 20 Jahren entwarfen Bern und Brüssel den Plan, dieses Konglomerat an Verträgen in einem Rahmenabkommen zu bündeln. 2008 beschloss die Bundesversammlung, dass die Schweizer Regierung – der Bundesrat – Verhandlungen mit der EU aufnehmen möge mit dem Ziel, ein institutionelles Abkommen EU–Schweiz (InstA) auf den Weg zu bringen. Die Verhandlungen hierzu begannen im Mai 2014, im November 2018 lag ein erster Vertragsentwurf vor. Doch was mit diesem großen Schritt begann, verlor sich im Kleinklein des Politikalltags und der sich verändernden politischen Stimmungslage.

Erosion des Vertrauens

Mit dem Ergebnis, dass die Schweiz den vorliegenden Entwurf zwar grund-

sätzlich positiv einschätzte – aber dennoch für nicht unterschriftsreif hielt. Das Vertrauen begann zu erodieren: Die EU ließ wegen des mangelnden Fortschritts beim Rahmenabkommen die sogenannte Börsenäquivalenz auslaufen, damit wurde Marktteilnehmern aus der Europäischen Union der Aktienhandel an Schweizer Börsen verboten. Als Reaktion darauf verbot der Schweizer Bundesrat den Handel mit Schweizer Aktien an Börsen im EU-Raum.

Bern und Brüssel blockieren sich

Trotz zahlreicher Gespräche, die in der Zwischenzeit auf beiden Seiten geführt worden waren, fand das, was einst als guter Gedanke begonnen hatte, im Mai 2021 ein Ende durch den Beschluss des Schweizer Bundesrats, die Verhandlungen um das Rahmenabkommen abzubrechen. Seither ist die Situation festgefahren und die Gefahr besteht, Bern

und Brüssel könnten sich politisch gegenseitig so sehr blockieren, dass auch die gute Kooperation zwischen der Schweiz und der EU im Bereich des Schienenverkehrs gefährdet ist.

Schienenverkehr ist gefährdet!

Ein befremdlicher Umstand, denn zwischen der Schweiz und der Europäischen Union bestehen freundschaftliche und vertrauensvolle Beziehungen. Doch statt diese Beziehungen weiter auszubauen, droht im Bereich des Schienenverkehrs eine Isolation des Alpenlandes. Mit dem Ergebnis, dass die Schweiz, als das Bahnland schlechthin, keinen Zugang zur ERA-Datenbank „One Stop Shop“ mehr hat und sich damit auch nicht mehr an der Weiterentwicklung des europäischen Schienenverkehrs beteiligen kann.

Die Schweiz würde hierdurch die Möglichkeit zur gemeinsamen Fahrzeugzulassung und für den grenzüberschreitenden Verkehr verlieren – und Europa verlöre einen wichtiger Bahnpartner. Die EU hat den Zugang zur ERA-Datenbank noch einmal bis Ende 2023 prolongiert. Eine weitere Verlängerung macht die Europäische Union zurzeit davon abhängig, ob die Schweiz die Übernahme des 3. und 4. Eisenbahnpakets vorantreibt und die Öffnung des Schweizer Bahnmarkts im europäischen Personenverkehr einleitet. Dies scheint Beobachtern jedoch unsicher.

Kooperation tut not!

Die Schweiz wie auch Europa wollen mit Blick auf den Klimawandel auf die Schiene setzen. Umso fragwürdiger, in dieser Situation getrennte Wege gehen zu wollen – statt auf gute Kooperation zu setzen.

Es wird Zeit, den gordischen Knoten zu durchschlagen und doch noch einen Weg zu einem institutionellen Abkommen zu finden!

cwk