

Bundesamt für Verkehr BAV
Herrn Dr. Rudolf Sperlich

3003 Bern

WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.

Uitikon, 9. März 2023

Weiterentwicklung Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV - Änderungszyklus 2024

Sehr geehrter Herr Sperlich
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zu der geplanten Weiterentwicklung FDV 2024 und bedauern, dass unsere dauernde Mitwirkung in den Vorbereitungsarbeiten aufgrund des Arbeitsumfelds via TEAMS nicht möglich war.

Generell

Der VAP erachtet die Weiterentwicklung der Schweizer Fahrdienstvorschriften (FDV) als sehr wichtig und begrüsst insbesondere die vom BAV im Rahmen des Änderungszyklus 2024 aufgezeigten drei Massnahmen zur systematischen Verbesserung der Struktur und zur Harmonisierung der Vorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr. Aus Sicht VAP gehören die drei konzeptionellen Teilprojekte zusammen und müssen für eine positive Weiterentwicklung der FDV abgestimmt behandelt werden. In Anbetracht der in Angriff genommenen grossen technischen Innovationsschritte, welche den europäischen Bahnsektor für die Steigerung des Modalsplits zugunsten der Schiene ertüchtigen soll, spricht sich der VAP für eine mutige und konsequente Weiterentwicklung der FDV aus. Technik und Betrieb gehören zusammen und müssen für eine erfolgreiche Wirkung zu Gunsten des Bahnsektors eng abgestimmt sein.

Teilprojekt 1 «STRUKTUR»

Konsequent und einheitlich verwendete Strukturen steigern die Verständlichkeit von Betriebsvorschriften. Insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Teilprojekt 2 «Anwendung» bildet die strukturelle Verbesserung der Vorschriften eine wichtige Voraussetzung. Dies unterstützt die Anwender um sich besser orientieren und die Vorschriften zuverlässiger erfassen zu können, Missverständnissen wird vorgebeugt.

Einleitungen und Grundsätze je Reglement fördern die Verständlichkeit.

Die konsequente Verwendung von Abkürzungen in den Vorschriften hält die Texte kurz, zusammen mit dem integrierten Abkürzungsverzeichnis ist die Verständlichkeit gewährleistet. Damit kann zweckmässig eine geschlechterneutrale Sprache realisiert werden.

Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 1 «STRUKTUR» als zweckmässig und unterstützt sie.

Teilprojekt 2 «ANWENDUNG»

Die Zuordnung jeder Vorschrift zu einem Geltungsbereich bzw. einer Option und die Verknüpfung mit der Funktion bilden die entscheidende Voraussetzung für die künftige Digitalisierung im Bahnbetrieb. Die seitens BAV definierten Geltungsbereiche erachtet der VAP als zweckmässig. Aus Sicht der Anschlussgleisbetreiberinnen ist insbesondere der Geltungsbereich «Rangierbewegungen» hervorzuheben. Bezogen auf die Mitarbeitenden im Bahnbetrieb mit ihren verschiedenen Funktionen ist entscheidend, dass sie auf die für ihre spezifische Funktion relevanten Vorschriften fokussieren können. Dieses Teilprojekt unterstützt die eindeutige Zuordnung sowohl für die Vorschriftenerstellung wie auch für die Anwendung bei der täglichen Arbeit.

Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 2 «ANWENDUNG» als zweckmässig. Gleichwohl sieht er einen gewissen Anpassungsbedarf und hat unbeantwortete Fragen.

Fragen zum Fachthema Funktionen

Wir erachten den Eisenbahnbetrieb nicht als komplex. Er erfordert ein Zusammenspiel vieler Beteiligter nach klaren Vorgaben. Dieses Zusammenspiel kann von den relevanten Akteuren einfach oder kompliziert gestaltet werden. Wir bevorzugen angesichts der aktuellen Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse im Gütertransport einfache und damit kostengünstige Lösungen (in Aus- und Weiterbildung, im täglichen Betrieb).

Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die Unterscheidung «direkt angesprochen/betroffen» und «Gesamtverständnis/Situationsbewusstsein» entscheidend. Wir erachten die Entscheidungsmatrix auf S. 4/6 als wenig geeignet, da sie den verantwortlichen Verfasser der Ausführungsdokumente nicht zu einer restriktiven Handhabung einlädt. Die Ergänzung eines Adjektivs, das zum Ausdruck bringt, dass nur diejenigen Ziffern dem «Gesamtverständnis/Situationsbewusstsein» zuzuordnen sind, die wirklich unbedingt erforderlich sind, ist u.A. nach zu ergänzen. Weiter erschliesst sich uns in der Entscheidungsmatrix der erste Fragenblock nicht. Wenn Ziffern der FDV spezifisch eine Funktion erwähnen, gehören sie konsequenterweise automatisch in den Zuordnungsbereich der entsprechenden Funktion. Dazu ist kein Umweg über die Frage, ob die betroffene Ziffer für weitere Funktionen für das Gesamtverständnis sinnvoll (u.E. besser «unbedingt nötig») ist angezeigt. Zudem ist bei der Antwort «ja» gleichwohl ein Eintrag im Zuordnungsbereich der Funktion nötig.

Wir stellen einen gewissen Widerspruch in Ziff. 2.3 S. 4/6 fest. Wenn die Zuteilung der einzelnen Ziffern zu den Funktionen verbindlich ist, kann die Richtlinie kaum informativen Charakter haben.

Wir befürchten eine Verschlechterung der Situation in Anschlussgleisen, in denen praxisbedingt die reine Lehre der Funktionen nicht gelten kann. Immerhin obliegt es den ISB/EVU, die Funktionen ihrer Mitarbeiter festzulegen. Wir gehen davon aus, dass Abweichungen von den Funktionen gemäss FDV und entsprechend angepasste Zuordnungen möglich sein werden.

Teilprojekt 3 «WIRKUNG»

Barrierefreie Zugfahrten über Landesgrenzen hinweg bilden eine wichtige Voraussetzung, damit die Schiene künftig wieder Marktanteile gewinnen kann. Zur Förderung der Interoperabilität muss auch die Schweiz im Normalspurbereich die Vorschriften konsequent auf die TSI OPE ausrichten. Dank der Realisierung des Teilprojekts 2 «ANWENDUNG» ist die Abgrenzung zwischen Interoperabel und nicht-Interoperabel konsequent umsetzbar. Dabei müssen aber berufliche Weiterentwicklungen von Tätigkeiten im Nicht-Interoperablen Bereich zum Interoperablen Bereich unternehmensübergreifend sichergestellt bleiben. Die Harmonisierung der Schweizer Vorschriften mit der TSI OPE wird schrittweise erfolgen und muss mit deren künftigen inhaltlichen Weiterentwicklung abgestimmt werden. Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs werden in der Übergangsphase notifizierte nationale Vorschriften (NNTV) erforderlich sein, der VAP erachtet aus Sicht der praktischen Anwendbarkeit als wichtig, die Zahl der NNTV-CH auf ein Minimum zu beschränken. Im Zusammenhang mit der internationalen Harmonisierung der Betriebsvorschriften ist auch die Sprachenfrage grundsätzlich zu thematisieren. In Anbetracht der vielen fremdsprachigen Mitarbeitenden mit fahrdienstlichen Funktionen

gerade im Rangier- und Infrastrukturbereich bei unseren Unternehmungen stellt sich die Frage, ob nicht Englisch zur international einheitlichen Verständigung zielführend wäre.

Der VAP begrüsst die Absicht des BAV zur Verantwortungsübertragung der FDV an die Bahnbranche. Mit den bevorstehenden Innovationsschritten ist diese Übertragung zu kombinieren. Im Bahnsektor muss dazu eine unternehmensübergreifende Lösung für einheitliche übergeordnete Betriebsvorschriften gefunden werden. Aus Sicht VAP wäre ein kooperatives Zusammenarbeitsmodell zweckmässig, in dem das BAV die Koordinationsaufgabe innehat und gemeinsam mit den Fachexperten der Bahnbranche betriebliche Vorschriften in Form einer Leitlinie entwickelt und abstimmt (so Art. 3a GüTV gemäss Entwurf des Bundesrats vom 2. November 2022 und Ergänzung des VAP vom 8. Februar 2023 gemäss Beilage). Diese Leitlinien können nach erfolgter Publikation von den einzelnen Unternehmungen für die Erstellung ihrer Fahrdienstvorschriften verwendet werden.

Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 3 «WIRKUNG» mit der vorgeschlagenen Ergänzung als zweckmässig und unterstützt sie.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Für Ergänzungen oder ein vertiefendes Gespräch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Generalsekretariat VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Beilage erwähnt