

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK
3003 Bern

weiterentwicklungsregelwerke@bav.admin.ch

Uitikon, 16. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets – 2. Schritt VAP-Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Der VAP bedankt sich im Namen wichtiger Unternehmungen der verladenden Industrie für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilnehmen zu können.

Der VAP begrüsst die Bemühungen des BAV/UVEK, trotz der bestehenden politischen Blockade zwischen der Schweiz und der EU, das für den Bahnsektor bedeutende Dossier in realistischen Teilschritten voranzubringen.

Der VAP stimmt der vorgelegten Eisenbahngesetz-Revision zu und nimmt positiv zur Kenntnis, dass auch bereits konkrete Anpassungsvorschläge auf Verordnungsstufe bestehen. Zudem erachten wir es als sehr wertvoll, dass die erarbeiteten Entwürfe der Gesetzes- und Verordnungstexte bereits informell von der EU-Kommission beurteilt worden sind. Dies trägt entscheidend zur Beurteilung des geplanten Revisions schrittes bei. Aus unserer Sicht sind dabei folgende Aspekte wesentlich:

- Die konsequente Harmonisierung der Schweizer Eisenbahngesetzgebung zu einer gleichwertigen Rechtslage mit der aktuellen Interop-Richtlinie und der Sicherheits-Richtlinie bezüglich Begriffe, Verfahren und Kompetenzen; Dies bildet die Grundlage zu einer höheren Verfahrenssicherheit und zu effizienteren Verfahrensabwicklungen, was insbesondere für die international tätigen Unternehmungen im Transportbereich von grosser Bedeutung ist.
- Die Optimierung der Schweizer Anpassungsverfahren für technisch-betriebliche Regelwerke zur zeitnahen Angleichung der Schweizer Regelungen an die weiterentwickelten EU-Vorgaben; Dies wird dank international harmonisierten Vorgaben bei den Mehrländer-Zulassungen zu mehr Verfahrenssicherheit führen.
- Die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu einer künftigen umfassenden Integration der Schweiz in die internationalen Zulassungsverfahren der Eisenbahnagentur ERA; Dadurch werden hoffentlich bald die wichtigen Mehrländerzulassungen auch mit vollständigem Einbezug der Schweiz weiter vereinfacht werden können.

- Die klaren hoheitlichen Regelungen bei Grenzbetriebsstrecken bezüglich Kompetenzen und Zusammenarbeit; Dies wird auf diesen wichtigen Streckenabschnitten in Zusammenarbeit mit unseren Nachbarstaaten zu mehr Klarheit und zu einem deutlichen Effizienzgewinn für die Bahnunternehmungen führen.
- Bezüglich hoheitlicher Vorgaben für Planung, Bau und Betrieb von Anschlussgleisen geht der VAP davon aus, dass die heute angewendete Praxis auch mit der anstehenden Revision weiterhin Anwendung finden wird. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben zur Sicherheitsnachweisführung für Bauvorhaben aber auch die Kompetenznachweise für Personal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben. Der VAP hält fest, dass es in der Vergangenheit bei Verfahren auf Anschlussgleisen die eine oder andere Unklarheit gegeben hat und schlägt deshalb mit Blick auf die Umsetzungsphase vor, die festgelegten hoheitlichen Vorgaben des Eisenbahngesetzes (EBG) und des Gütertransportgesetzes (GüTG) auf ihre Kohärenz zu überprüfen. Eine ausreichende Zahl wirtschaftlich betreibbarer Anschlussgleise sind für die Entwicklung des künftigen Güterverkehrs auf der Schiene entscheidend. Das Ziel muss sein, den sicheren Betrieb auf Anschlussgleisen mit tragbarem Aufwand für die Betreiber sicherzustellen und die erforderlichen Vorgaben anwendergerecht zur Verfügung zu stellen. Der VAP bietet bei der Erstellung seine aktive Mitarbeit an und regt dazu zeitnah die Durchführung eines runden Tisches zur Klärung der künftigen Stossrichtungen an. In der beigelegten tabellarischen Übersicht haben wir den grundsätzlichen Klärungsbedarf aufgeführt.

Für den VAP ist in diesem Zusammenhang eine umfassende Gesamtsicht bezüglich Interoperabilität von grosser Bedeutung. Nur in diesem Kontext macht die vorgelegte Revision der Eisenbahngesetzgebung Sinn. Dabei sind folgende Schwerpunkte entscheidend:

- International abgestimmte Gestaltung einheitlicher, zeitgemässer und schlanker Regelungen; Die Schweiz gehört mit ihrem leistungsfähigen Normalspurnetz und den international wichtigen modernen Transitachsen zum interoperablen europäischen Bahnsystem. Für reibungslose grenzüberschreitende Verkehre bilden harmonisierte technisch-betriebliche Standards die Grundvoraussetzung.
- Systemübergreifende Bereinigung der historisch gewachsenen nationalen Regelungen; Die Vorschriftenwelt muss für Anwender transparenter und übersichtlicher werden. Im Bahnsektor bildet die internationale Standardisierung seit Jahrzehnten den entscheidenden Pfeiler für grenzüberschreitende Verkehre. Aber nach wie vor bestehen noch eine Vielzahl unterschiedlicher nationaler Vorschriften, welche zusätzlich zu den internationalen Standards einzuhalten sind. Im Kontext mit der voranschreitenden Weiterentwicklung der gemeinsamen internationalen Regulierungen ist der systematische Abbau nicht mehr benötigter nationaler Vorschriften konsequent weiterzuführen.
- Schaffung von günstigen Bedingungen für künftige technisch-betriebliche Innovationen; Der Bahnsektor muss in Bezug auf die bisherigen Standards die Chance erhalten, seine Vergangenheit innert einer kurzen Zeitspanne umfassend überwinden zu können. Neue leistungsfähigere Funktionen und Systeme müssen international abgestimmt spezifiziert und entwickelt werden. Wir müssen alles daran setzen, dass sich die Schweiz an diesen Arbeiten aktiv beteiligen kann. Dabei dürfen künftige europaweit harmonisierte Lösungen nicht durch veraltete nationale Vorschriften behindert werden.
- Realisierung der ERA-Mitgliedschaft für die Schweiz; Die Schweiz übernimmt seit Jahren systematisch internationale Regeln aus der Interop-Richtlinie und der Sicherheits-Richtlinie. Schweizer Experten arbeiten in den Gremien der Agentur zur Weiterentwicklung der gemeinsamen Spezifikationen engagiert mit. Wir müssen diesen Zugang baldmöglichst durch eine vollwertige ERA-Mitgliedschaft nachhaltig sichern.
- Klärung der Schweizer Vorgehensweise bezüglich des EU-System Pillars; Die EU nimmt mit dem System Pillar eine grundsätzliche Neuausrichtung der bahntechnischen Regeln in Angriff. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Digitalisierung im Innovation Pillar. Aus Sicht VAP muss sich die Schweiz im Kontext der Interoperabilität des Normalspurbetriebs ebenfalls aktiv mit dieser

Weiterentwicklung auseinandersetzen. Der VAP will sich dabei insbesondere zu der künftigen Gestaltung der Vorgaben für Planung, Bau, Betrieb und Überwachung der Anschlussgeleise aktiv einbringen.

- Sicherstellung von fairen branchenübergreifenden Marktbedingungen im Transportsektor;
Im Bahnsektor sind Überregulierungen zu vermeiden. Wir müssen dem Bahnsektor die Chance geben nachhaltige und effektive Konzepte zur Umsetzung der anspruchsvollen Verlagerungs- und Klimaziele zu realisieren.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Dr. Frank Furrer

Generalsekretär

Beilage: Tabellarischer Überblick

Art. 4 EBG	Sicherheitsmanagementsystem	<p>Entsprechend der Systematik von EBG und GüTG (resp. altrechtlich AnGG) gilt dieser Artikel nicht für Anliesser, da hierfür eine spezialgesetzliche Regelung im GüTG geschaffen wurde. Anliesser habe kein Sicherheitsmanagementsystem im Sinne von Art. 9 der Sicherheitsrichtlinie einzurichten. Die Schweiz macht von der Möglichkeit einer Ausnahme gemäss Art. 2 (3) lit. a der Sicherheitsrichtlinie Gebrauch.</p> <p>Für Planung, Bau und Betrieb gelten grundsätzlich die Vorschriften des 4. Kapitels des EBG auch für Anschlussgleise (Art. 14 GüTG, Art. 29 GüTV).</p>
Art. 18v ^{bis} EBG	Sicherheitsnachweis	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass Sicherheitsnachweise weiterhin nur für besondere Anlage wie Stellwerke, Ingenieurbauwerke und dgl. beim Anschlussgleisbau erforderlich sein werden.
Art. 18w EBG	Betriebsbewilligung für Eisenbahnanlagen	Entsprechend der bisherigen Praxis des BAV gehen wir davon aus, dass auf Betriebsbewilligungen für Anschlussgleise weiterhin verzichtet wird.