



Per Mail an: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Bern, 31. März 2022

Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets - 2. Schritt: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Das Schweizer Normalspurnetz bildet grundsätzlich einen Teil des europäischen interoperablen Eisenbahnnetzes. Normalspurige Schweizer Eisenbahnfahrzeuge sind interoperabel und richten sich betreffs Spezifikation und Nachweisführung nach den europäischen Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI). Die weitere europäische Vereinheitlichung des technisch-betrieblichen Eisenbahnstandards für Normalspur und die systematische Überprüfung mit dem Ziel eines möglichst weitgehenden Abbaus nationaler Vorschriften wird von der EU-K mithilfe der TSI verfolgt. Diese TSI gelten über das LVA auch in der Schweiz. Die Schweiz kann für ihr normalspuriges Streckennetz nationale technische Regeln spezifizieren und der EU notifizieren (NNTV, Sonderfälle).*
- *An der nationalen Umsetzung neu erlassener EU-Regelungen für den Eisenbahnbereich ins Schweizer Recht wird auch in Zukunft festgehalten. Zur Gewährleistung einer zeitnahen Übernahme neuer EU-Regelungen für die Schweiz wird das Schweizer Verfahren zur Änderung der technisch-betrieblichen Vorschriften optimiert: Das BAV wird neu für den Erlass der Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV), sowie der nationalen technischen Regeln (NNTV, Sonderfälle) und für die Übernahme geänderter TSI zuständig sein. Das BAV bezieht dabei den Bahnsektor zur Beurteilung von Anpassungen ein.*
- *Es werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, dass erteilte Bewilligungen der ERA auch für den Betrieb auf dem Schweizer Normalspurnetz gelten können. Hierfür ist zusätzlich eine Anpassung des Landverkehrsabkommens erforderlich. Dies betrifft einerseits Fahrzeugzulassungen für Antragsteller und andererseits Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das BAV prüft dabei im Rahmen des Prozesses der ERA die Einhaltung der geltenden nationalen Regelungen. Zulassungsanträge mit ausschliesslichem Schweizer Geltungsbereich können nach wie vor vom BAV selbständig geprüft und verfügt werden. Die entsprechende Zuständigkeit der ERA für die Schweiz betreffende Bewilligungen müsste im*

Landverkehrsabkommen zu gegebener Zeit separat geregelt werden; die Europäische Kommission verfügt momentan nicht über das notwendige Verhandlungsmandat.

- *An der bisherigen Aufteilung der Schweizer Normalspurstrecken in ein interoperables Haupt- und Ergänzungsnetz wird festgehalten. Dies betrifft auch die bisherige Zuteilung der Normalspurstrecken zu den beiden Kategorien. Für das Hauptnetz setzt die Schweiz die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2016/797 vollständig um. Für das Ergänzungsnetz behält das BAV auch zukünftig die Verantwortung bezüglich dem Umfang der einzuhaltenden Interoperabilitäts-Standards.*
- *Die Vorlage schafft die rechtlichen Voraussetzungen zur Überprüfung von ERTMS1-Projekten der Infrastruktur durch die ERA. Die von der Systemführerschaft ETCS2 im Auftrag des BAV (Art. 37 EBG) erstellten generischen Engineering-Grundlagen sollen hierzu der ERA zur Beurteilung vorgelegt werden können. Die Zuständigkeit der ERA müsste auch hier im LVA zu gegebener Zeit separat geregelt werden.*
- *Die Schweiz wird relevante Daten des normalspurigen Eisenbahnbetriebs in Abstimmung mit der ERA einheitlich erfassen und den berechtigten Stellen zugänglich machen. Die einheitliche Datenverfügbarkeit und Datennutzung bildet für die effiziente und sichere Abwicklung und für die Weiterentwicklung des Bahnbetriebs das zentrale Element. Die detaillierten Ausführungen und Vorschläge können den Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden.*

Stellungnahme SP Schweiz

- Die SP Schweiz unterstützt die mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Anpassungen des Eisenbahngesetzes sowie der entsprechenden Verordnungen zur Umsetzung der technischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets der Europäischen Union («4RP(TP)»).
- Die gewählte Umsetzungsvariante erscheint uns für die reibungslose Teilnahme am europäischen Schienenverkehr beziehungsweise die nahtlose Integration ins europäische Schienennetz als sinnvoll, da damit die vollständige Übernahme wesentlicher operativer Erleichterungen (vereinfachtes Zulassungsverfahren, harmonisierte Vorschriften, gemeinsame Sicherheitsstandards, neue Bestimmungen im Zuge der Digitalisierung etc.) gewährleistet ist. Letztere stärken den Eisenbahnsektor – d.h. sowohl den Schienenverkehr als auch die heimische Bahnindustrie – in der Schweiz insgesamt. Insbesondere trägt der damit einhergehende kontrollierte Abbau spezifischer nationaler technischer Vorschriften zur nötigen Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs sowohl für Personen als auch für Güter bei. Und letztlich führt ein verbessertes Bahnangebot auch zu einer Reduktion der durch den Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen.
- Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle dennoch auch erwähnt, dass die politische Säule des Vierten EU-Eisenbahnpakets («Marktpfeiler») – im Gegensatz zur technischen Säule, um die es in dieser Vernehmlassung ja ausschliesslich geht – als höchst problematisch zu bewerten ist. Dies deshalb, weil sie von einer untauglichen Wettbewerbs- und Marktöffnungs-ideologie geprägt ist und damit unter anderem als Einfallstor für Sozialdumping und Angebotsabbau im Schienenverkehr dienen kann.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin