



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**

## **Umsetzung der Interop- und der Sicherheitsrichtlinie der EU**

# **Entwürfe Änderungserlasse NZV, EBV, VPVE und STEBV**

# Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV)

Änderung vom ...

**Version 28. 9. 2012**

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>1</sup> wird wie folgt geändert:

*In der gesamten Verordnung ist der Begriff "Netzbenutzerin" durch den Begriff "Eisenbahnverkehrsunternehmen" zu ersetzen.*

*Art. 1*            Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Benützung von Eisenbahninfrastrukturen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugang).

<sup>2</sup> Die Eisenbahninfrastruktur muss aufgrund einer Konzession oder eines Staatsvertrages betrieben werden.

<sup>3</sup> Kein Netzzugang muss gewährt werden auf:

- a. reinen Zahnradbahnen;
- b. Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit eine Benützung durch andere Unternehmen ausschliesst.
- c. Anlageteile, die ein Eisenbahnunternehmen nur für die Instandhaltung seiner Fahrzeuge betreibt.

*Art. 2*

*Aufgehoben.*

SR .....

<sup>1</sup> SR 742.122

*Gliederungstitel vor Art. 3***2. Abschnitt: Netzzugang für schweizerische Unternehmen****Art. 3** Netzzugangsbewilligung  
(Art. 8c und 8d EBG)

<sup>1</sup> Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss das Gesuch um eine Netzzugangsbewilligung mindestens drei Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen.

<sup>2</sup> Das BAV kann die Netzzugangsbewilligung auf bestimmte Verkehrsarten oder Strecken beschränken.

**Art. 4** Fachliche Eignung  
(Art. 8d Abs. 1 Bst. a EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss den Nachweis der fachlichen Eignung für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb (Art. 8d Abs. 1 Bst. a EBG) im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung erbringen.

**Art. 5** Finanzielle Leistungsfähigkeit, Versicherungsschutz  
(Art. 8d Abs. 1 Bst. b EBG)

<sup>1</sup> Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist finanziell leistungsfähig, wenn seine Angaben erwarten lassen, dass es den finanziellen Verpflichtungen während mindestens einem Jahr nachkommen kann. Ist die Voraussetzung nicht erfüllt, jedoch eine finanzielle Sanierung im Gange, so kann das BAV eine provisorische Bewilligung für höchstens sechs Monate erteilen. Die Angaben für die finanzielle Leistungsfähigkeit richten sich nach dem Anhang.

<sup>2</sup> Der Versicherungsschutz ist genügend, wenn das Unternehmen nachweist, dass es gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Franken je Schadenereignis versichert ist, oder gleichwertige Sicherheiten vorweist. Der Versicherungsvertrag hat folgende Bestimmung zu enthalten: Endigt der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich das Versicherungsunternehmen, gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAV vom Ende des Vertrages benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

**Art. 6** Zuverlässige Geschäftsführung  
(Art. 8d Abs.1 Bst. c EBG)

<sup>1</sup> Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und seine geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren vor der Einreichung des Gesuchs nicht verurteilt worden sein wegen:

- a. eines Verbrechens; oder

- b. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die für die Branche geltenden Vorschriften über Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten; oder
- c. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr oder gegen die Fahrdienstvorschriften; oder
- d. schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Bestimmungen über das Zollwesen.

<sup>2</sup> Gegen das ersuchende Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine Verlustscheinforderungen bestehen.

*Art. 7*                    Arbeitsrechtliche Vorschriften, Arbeitsbedingungen der Branche  
(Art. 8d Abs. 1 Bst. d EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss für den Nachweis, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die branchenüblichen Arbeitsbedingungen einhält, den Gesamtarbeitsvertrag vorlegen. Besteht kein Gesamtarbeitsvertrag, so muss es dem BAV mindestens die Angaben über die Löhne, die wöchentliche Arbeitszeit und den Ferienanspruch unterbreiten.

*Art. 8*                    Sitz in der Schweiz  
(Art. 8d Abs. 1 Bst. e EBG)

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss im Handelsregister eingetragen sein.

*Art. 8a*                Prüfung der Bewilligungsbehörde

Das BAV prüft, ob das ersuchende Unternehmen die in Artikel 5-8 genannten Voraussetzungen für die Erteilung oder Erneuerung der Netzzugangsbewilligung nachgewiesen hat.

*Art. 9*

Ausländische Netzzugangsbewilligungen können für Fahrten auf grenznahen Strecken anerkannt werden, ohne dass dafür ein zwischenstaatliches Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen erforderlich ist.

*Art. 10 Abs. 3*  
*Aufgehoben.*

*Art. 10a* Zugang zu Schulungen  
(Art. 9a Abs. 1 EBG)

Wer Personal für sicherheitsrelevante Tätigkeiten (Art. 3 STEBV<sup>2</sup>) ausbildet oder prüft, gewährt jedermann Zugang zu diesen Schulungen und Prüfungen zu einem angemessenen und nichtdiskriminierenden Preis, der kostenorientiert ist und eine Gewinnspanne umfassen kann.

*Art. 11b Abs. 1<sup>bis</sup>*

<sup>bis</sup> Für Streckensperrungen, die rechtzeitig angeordnet wurden, regelt das BAV die Aufteilung der Mehrkosten zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Infrastrukturbetreiberin in einer Richtlinie. Es berücksichtigt dabei die Vor- und Nachteile, die den beiden Unternehmen entstehen.

*Art. 17* Benützung eigener Infrastruktur

Verkehrt ein Unternehmen auf seiner eigenen Infrastruktur, so muss es dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben d-g und j machen.

*Art. 19a Abs. 2 Bst. d*

<sup>2</sup> Der qualitätsbezogene Preisfaktor pro Trasse multipliziert den Basispreis mit:

- d. 0,6 für Trassen mit einer gesamten Fahrzeit von mindestens 15 Minuten längerer Dauer als bei der schnellstmöglichen Trasse, sowie für Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen (Kategorie D).

*Art. 19c Abs. 1*

*Betrifft nur den italienischen Text.*

*Art. 20 Abs. 6*

<sup>6</sup> Für Verkehre mit eidgenössischer Bewilligung gelten die Absätze 1<sup>bis</sup> - 3 und 5 sinngemäss.

*Art. 22*

*Betrifft nur den italienischen Text.*

*Art. 24 Abs. 1*

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin kann kontrollieren, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Vorschriften einhalten. Die Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.

<sup>2</sup> Verordnung vom 4. November 2009 über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich, SR 742.141.2.

*Art. 29a* Übergangsbestimmung zur Änderung vom...

<sup>1</sup> Nach bisherigem Recht erteilte Netzzugangsbewilligungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

<sup>2</sup> Eisenbahnverkehrsunternehmen, die normalspurige Strecken befahren, benötigen ab dem 1. 1. 2014 eine Netzzugangsbewilligung.

<sup>3</sup> Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nur schmalspurige Strecken befahren, benötigen ab dem 1. 1. 2015 eine Netzzugangsbewilligung.

II

<sup>1</sup> Anhang 1 wird gemäss Beilage geändert.

<sup>2</sup> Anhang 2 wird aufgehoben.

III

Diese Änderung tritt am 1. Juli 2013 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

## **Angaben über die finanzielle Leistungsfähigkeit**

1. Die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erfolgt anhand des Jahresabschlusses des Unternehmens oder für Antragsteller, die keinen Jahresabschluss vorlegen können, anhand der Jahresbilanz. Für diese Prüfung sind ausführliche Angaben insbesondere zu folgenden Punkten zu machen:

- a. flüssige Mittel sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
- b. als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
- c. Eigenkapital, risikotragendes Fremdkapital, langfristiges Fremdkapital, kurzfristiges Fremdkapital (Schulden);
- d. offene und stille Reserven;
- e. einschlägige Kosten einschliesslich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Rollmaterial;
- f. andere Belastungen des Betriebsvermögens;
- g. gesicherte Einnahmen.

2. Der Antragsteller ist insbesondere dann nicht finanziell leistungsfähig, wenn erhebliche Rückstände an Steuern oder Beiträgen zu Sozialversicherungen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit geschuldet werden.

3. Das BAV kann insbesondere die Vorlage eines Prüfberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, eines Wirtschaftsprüfers oder eines Buchprüfers verlangen. Darin müssen Angaben zu den in Ziffer 1 genannten Punkten enthalten sein.

4. Übersteigen die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, so kann das BAV eine Bankgarantie oder eine Bürgschaft eines solventen Schweizerischen Unternehmens verlangen.

# **Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV)**

Änderung vom ...

**Version 27. 9. 2012**

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

*Die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>1</sup> wird wie folgt geändert:*

Gliederungstitel vor Art. 1

## **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

### **1. Abschnitt: Gegenstand, Zweck und Geltungsbereich**

*Art. 1a*            Begriffe

<sup>1</sup> Interoperabilitätskomponenten: Bestandteile eines strukturellen Teilsystems, von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt.

<sup>2</sup> Signifikante Änderungen: Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz, verbunden mit Innovation oder Komplexität.

Gliederungstitel vor Art. 2

### **2. Abschnitt: Sicherheit**

*Art. 2a*            Prüfung der Sicherheit durch das BAV  
(Art. 17c EBG)

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert mit Stichproben direkt oder auf der Grundlage von Konformitätsbescheinigungen, Prüfberichten Sachverständiger oder Sicherheitsbewertungsberichten.

SR .....

<sup>1</sup> SR 742.141.1

*Art. 5 Abs. 2 und 3*

<sup>2</sup> Es kann in Einzelfällen Abweichungen bewilligen, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass die Interoperabilität im grenzüberschreitenden und nationalen Verkehr dadurch nicht beeinträchtigt wird und:

- a. der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist; oder
- b. kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden.

<sup>3</sup> Es bewilligt ein Vorhaben auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Einreichung eines vollständigen Plangenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsgesuchs gültigen Vorschriften, sofern dadurch die Sicherheit und Interoperabilität nicht beeinträchtigt werden.

*Art. 5a*                      Sicherheitsgenehmigung  
(Art. 8a Abs. 2 EBG)

<sup>1</sup> Das Gesuch der Infrastrukturbetreiberin um Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung muss den in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010<sup>2</sup> genannten Anforderungen entsprechen.

<sup>2</sup> Das Gesuch muss mindestens vier Monate vor dem geplanten Betrieb beim BAV eingereicht werden.

<sup>3</sup> Soll von den Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung abgewichen werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin das BAV rechtzeitig darüber unterrichten; dies gilt insbesondere dann, wenn sich Art oder Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

*Art. 5b*                      Sicherheitsbescheinigung  
(Art. 8c, 8e EBG)

<sup>1</sup> Das Gesuch des Eisenbahnverkehrsunternehmens um Erteilung, Erneuerung oder Erweiterung einer Sicherheitsbescheinigung muss den Anforderungen der Anhänge II und III der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010<sup>3</sup> entsprechen..

<sup>2</sup> Das Gesuch um Erteilung oder Erneuerung muss mindestens drei Monate vor dem geplanten Betrieb beim BAV eingereicht werden, das um Erweiterung mindestens einen Monat vor dem geplanten Betrieb.

<sup>3</sup> Soll von den Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung abgewichen werden, so muss das Unternehmen das BAV rechtzeitig darüber unter-

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 der Kommission vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen (ABl L327 vom 11.12.2010, S.13).

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen (ABl L326 vom 10.12.2010, S.11).

richten; dies gilt insbesondere dann, wenn sich Art oder Umfang des Betriebs wesentlich ändert.

*Art. 5c*            Sicherheitsmanagementsystem  
(Art. 8a Abs. 2 und Art. 8e Abs. 2 EBG)

Das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens muss aufzeigen, wie sichergestellt wird, dass die Vorschriften eingehalten und alle Risiken, welche mit dem Betrieb verbunden sind, kontrolliert und gesteuert werden.

*Art. 5d*            Ergänzende Nachweise  
(Art. 8a Abs. 2 und Art. 8e Abs. 2 EBG)

Das Eisenbahnunternehmen muss ergänzende Nachweise erbringen, soweit die Nachweise nach Art. 5a Abs. 1 oder 5b Abs. 1 nicht durch das Sicherheitsmanagementsystem erbracht werden.

*Art. 5e*            Erleichterungen

<sup>1</sup> Ein Eisenbahnunternehmen kann die Gesuche um Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung und einer Sicherheitsbescheinigung gemeinsam stellen und die Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung gemeinsam nachweisen, wenn die Sicherheitsbescheinigung nur für Verkehre auf eigener Infrastruktur gelten soll.

<sup>2</sup> Auf Strecken, auf denen nach Artikel 1 Absatz 3 der Eisenbahnnetzzugangsverordnung vom 25. November 1998 kein Netzzugang gewährt werden muss, sind die Artikel 5a Absatz 1 und Artikel 5b Absatz 1 nicht anwendbar.

<sup>3</sup> Für Anschlussgleisbenutzer, die einen Fahrweg zwischen dem Anschlussgleis und einem Bahnhofgleis benutzen, welcher spurbewirkten Flankenschutz gegenüber den möglichen Zugfahrstrassen aufweist, ist Artikel 5b Absatz 1 nicht anwendbar.

*Art. 5f*            Verfahren des BAV

*Das Verfahren des BAV richtet sich:*

- a. für Infrastrukturbetreiberinnen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010<sup>4</sup>;
- b. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010<sup>5</sup>.

*Art. 5g*            Grenznahe Strecken

Ausländische Sicherheitsgenehmigungen und -bescheinigungen können vom BAV für grenznahe Strecken und Fahrten darauf anerkannt werden, ohne dass dafür ein zwischenstaatliches Abkommen über die gegenseitige Anerkennung solcher Genehmigungen und Bescheinigungen erforderlich ist.

<sup>4</sup> Siehe Fussnote zu Art. 5a Abs. 1.

<sup>5</sup> Siehe Fussnote zu Art. 5b Abs. 1.

**Art. 5h**            Jährlicher Bericht

Die Eisenbahnunternehmen müssen dem BAV jährlich bis zum 31. Mai einen Bericht über das vorhergehende Kalenderjahr nach Artikel 9 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG<sup>6</sup> sowie nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 352/2009<sup>7</sup> vorlegen.

**Art. 5i**            Register der zugelassenen Fahrzeuge  
(Art. 17a Abs. 4 und 5 EBG)

<sup>1</sup> Das BAV führt das Register der zugelassenen Fahrzeuge, in welches die in Ziffer 1 des Anhangs zum Beschluss der Kommission 2011/107/EU<sup>8</sup> vom 10. Februar 2011 vorgesehenen Daten eingetragen werden können.

<sup>2</sup> Die Halter haben die in Ziffer 1 dieses Anhangs als obligatorisch gekennzeichneten Daten einzutragen.

<sup>3</sup> Die Zugriffsrechte richten sich nach Ziffer 3.3 des Anhangs.

**Art. 5j**            Instandhaltung von Güterwagen  
(Art. 17b EBG)

<sup>1</sup> Die für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortliche Person muss dafür nach der Verordnung (EU) Nr. 445/2011<sup>9</sup> zertifiziert sein. Dies gilt nicht, sofern ein Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlich ist und diese Güterwagen nicht auf interoperablen Strecken verkehren.

<sup>2</sup> Wer Grund zur Annahme hat, dass die verantwortliche Person den Anforderungen nicht genügt, muss die Zertifizierungsstelle und das BAV darüber informieren. Die Zertifizierungsstelle informiert das BAV unverzüglich über getroffene Massnahmen.

**Hinweis:**

**Nach Inkrafttreten der CSM Monitoring soll folgender Artikel aufgenommen werden:**

<sup>6</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft, ABl L164 vom 30.4.2004, S. 44; zuletzt geändert durch Richtlinie 2009/149/EG der Kommission vom 27. November 2009, ABl L313 vom 28.11.2009, S. 65.

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäss Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl L108 vom 29.4.2009, S.4).

<sup>8</sup> Beschluss der Kommission vom 10. Februar 2011 zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG zur Annahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister, ABl L 43 vom 17.2.2011 S. 33.

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 (ABl L 122 vom 11.5.2011, S. 22).

*Art. 5k* CSM Monitoring

Für Eisenbahnunternehmen und die für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlichen Personen gelten die in den CSM Monitoring enthaltenen Pflichten.

Gliederungstitel vor Art. 6

**3. Abschnitt: Planung, Bau und Betrieb***Art. 6 Abs. 3 und 5*

<sup>3</sup> Das BAV kann Unterlagen selbst prüfen, oder durch fachlich kompetente, unabhängige Personen (Sachverständige) prüfen lassen sowie vom Gesuchsteller Nachweise und Prüfberichte Sachverständiger verlangen.

<sup>5</sup> *Aufgehoben.*

*Art. 6a* Fahrzeuge (Pflichtenheft und Typenskizze)

Der Gesuchsteller kann beim BAV vor Beginn und während des Baus des Fahrzeugs selbstständig anfechtbare Zwischenverfügungen beantragen:

- a. zu Pflichtenheft und Typenskizze;
- b. zu anderen Teilaspekten des Fahrzeugs, von denen die spätere Bewilligungsfähigkeit abhängen kann.

*Art. 7* Typenzulassung  
(Art. 18x EBG)

<sup>1</sup> Eine Typenzulassung nach Artikel 18x EBG kann beantragt werden, sofern sie geeignet ist, Bewilligungsverfahren zu vereinfachen.

<sup>2</sup> Soweit der Gesuchsteller im Rahmen eines Plangenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsverfahrens für den Bewilligungsgegenstand oder Teile davon über Typenzulassungen verfügt und er die Konformität mit dem Typ erklärt, geht das BAV davon aus, dass der typenzugelassene Teil des Bewilligungsgegenstands den zum Zeitpunkt der Erteilung der Typenzulassung geltenden Vorschriften entspricht.

<sup>3</sup> Der Gesuchsteller muss im Rahmen des Plangenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsgesuchs darlegen, dass die Typenzulassung auf den vorgesehenen Betrieb beziehungsweise auf die vorgesehenen Einsatzbedingungen anwendbar ist.

<sup>4</sup> Die Konformitätserklärung für Fahrzeuge, die im Geltungsbereich Interoperabilität (Art. 15a Abs. 1) eingesetzt werden sollen, richtet sich nach Artikel 26 Absatz 5 der Richtlinie 2008/57/EG<sup>10</sup>.

10 Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft (ABl. L191 vom 18.7.2008, S.1) zuletzt geändert durch Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011 (ABl L57 vom 2.3.2011, S. 21).

*Art. 8*            Betriebsbewilligung  
(Art. 18w EBG)

<sup>1</sup> Das BAV entscheidet bei der Plangenehmigung darüber, ob die Inbetriebnahme einer Eisenbahnanlage einer Betriebsbewilligung bedarf. Eine Betriebsbewilligung ist insbesondere bei signifikanten Änderungen erforderlich.

<sup>2</sup> Für neue und wesentlich geänderte Fahrzeuge ist eine Betriebsbewilligung erforderlich.

<sup>3</sup> Ist eine Betriebsbewilligung angeordnet, so muss das Eisenbahnunternehmen dem BAV einen Sicherheitsnachweis nach Artikel 8a einreichen.

<sup>4</sup> Das BAV erteilt die Betriebsbewilligung nach einer Prüfung des Sicherheitsnachweises nach Artikel 8a Absatz 2 und wenn die übrigen Auflagen der Plangenehmigung oder Typenzulassung erfüllt sind.

<sup>5</sup> Ist keine Betriebsbewilligung angeordnet, kann das BAV die Umsetzung der Auflagen jederzeit an der Anlage oder am Fahrzeug selbst überprüfen, das Bahnunternehmen zur Bestätigung auffordern oder die Prüfung durch einen Sachverständigen anordnen.

<sup>6</sup> Das Eisenbahnunternehmen muss den Kontrollorganen das für die Untersuchung und Erprobung nötige Personal, das Material und die Pläne kostenlos zur Verfügung und jede notwendige Auskunft erteilen.

<sup>7</sup> Das BAV erlässt für Eisenbahnanlagen Richtlinien über Art, Beschaffenheit, Inhalt und Anzahl der einzureichenden Unterlagen.

*Art. 8a Titel und Abs. 4*

*Art. 8a*            Sicherheitsnachweis  
(Art. 18w Abs. 2 EBG)

<sup>4</sup> Es verlangt in der Regel bei Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz Prüfungen durch Sachverständige.

*Art. 8b*            Sicherheitsbericht

<sup>1</sup> Ein Sicherheitsbericht ist erforderlich bei allen Vorhaben, für die eine Plangenehmigung oder eine Betriebsbewilligung erforderlich ist sowie für alle übrigen signifikanten Änderungen des Eisenbahnsystems.

<sup>2</sup> Der Sicherheitsbericht beruht auf einer Sicherheitsanalyse, in der die Risiken ermittelt werden, welche aus dem Vorhaben für Bau und Betrieb entstehen können; dabei sind alle sicherheitsrelevanten Aspekte des Fahrzeugs beziehungsweise der Eisenbahnanlage und ihrer Umgebung zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Im Sicherheitsbericht wird dargelegt, mit welchen Massnahmen den Risiken begegnet und sichergestellt werden kann, dass das geplante Vorhaben den Vorschriften entsprechen wird und der Sicherheitsnachweis (Art. 8a) geführt werden kann.

*Art. 8c*            Signifikante Änderungen

<sup>1</sup> Bei signifikanten Änderungen hat das Eisenbahnunternehmen das Risikomanagementverfahren nach Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 352/2009<sup>11</sup> durchzuführen.

<sup>2</sup> Die ordnungsgemässe Anwendung des Risikomanagementverfahrens sowie dessen Ergebnisse sind von einer Stelle (GSM-Prüfstelle) zu bewerten, welche die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 genannten Anforderungen erfüllen und einen Sicherheitsbewertungsbericht verfassen muss.

*Art. 8d*            Überprüfung durch das BAV

<sup>1</sup> Das BAV überprüft den Sicherheitsbewertungsbericht, oder sofern kein solcher erforderlich ist, den Sicherheitsbericht risikoorientiert mit Stichproben.

<sup>2</sup> Das Eisenbahnunternehmen hat dem BAV hierzu im Rahmen des Bewilligungsgesuchs seinen Sicherheitsbericht sowie - soweit erforderlich - den Sicherheitsbewertungsbericht vorzulegen.

*Art. 12 Abs. 2 Satz 1*

Sie stellen die Betriebsvorschriften frühzeitig, in der Regel drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung, dem BAV als Grundlage für dessen Aufsichtstätigkeit zur Verfügung.

.

## Gliederungstitel vor Art. 15a

**1a. Kapitel: Interoperabilität****1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen***Art. 15a*            Geltungsbereich  
(Art. 23b EBG)

<sup>1</sup> Die Bestimmungen des 7a. Abschnitts des 4. Kapitels des EBG sowie dieses Kapitels gelten für den Neubau, Änderungen und Erneuerungsmassnahmen sowie den Betrieb der normalspurigen Strecken und die darauf eingesetzten Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Hiervon ausgenommen sind die im Anhang 5 genannten Strecken und die ausschliesslich darauf eingesetzten Fahrzeuge sowie Dienstfahrzeuge.

<sup>3</sup> Auf den normalspurigen Strecken ausserhalb des Netzes von Anhang 6 muss die Einhaltung der technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) nur insoweit nachgewiesen werden, als dies zur Gewährleistung des Verkehrs von Fahrzeugen erforderlich ist, welche den TSI entsprechen. Das BAV regelt die Einzelheiten in einer Richtlinie.

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäss Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl L108 vom 29.4.2009, S.4).

<sup>4</sup> Das BAV kann, soweit es für die Herstellung der Interoperabilität erforderlich ist, verfügen bis wann welche Strecken und Fahrzeuge bestimmten Anforderungen der TSI entsprechen müssen.

*Art. 15b*            Grundlegende Anforderungen, technische Ausführungsbestimmungen  
(Art. 23f Abs. 1 EBG)

<sup>1</sup> Die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem, Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten einschliesslich der Schnittstellen richten sich nach Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG<sup>12</sup>.

<sup>2</sup> Als technische Ausführungsbestimmungen gelten die in Anhang 7 aufgeführten TSI.

*Art. 15c*            Ergänzende Bestimmungen

Soweit das Eisenbahnsystem, Teilsysteme oder Interoperabilitätskomponenten nicht durch TSI spezifiziert sind oder wenn Sonderfälle vorliegen oder Abweichungen von TSI bewilligt wurden, gelten die einschlägigen Bestimmungen der EBV.

*Art. 15d*            Neubauten  
(Art. 23c Abs. 1 EBG)

Teilsysteme der Bereiche Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung und Fahrzeuge (strukturelle Teilsysteme nach Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG<sup>13</sup>), dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn das BAV eine Betriebsbewilligung für das Fahrzeug bzw. die Infrastruktur erteilt hat, deren Bestandteil sie sind.

*Art. 15e*            Änderungen  
(Art. 23d EBG)

Eine Betriebsbewilligung für die Änderung eines strukturellen Teilsystems ist insbesondere bei signifikanten Änderungen und bei Umrüstungen im Bereich der in Anhang 6 genannten Strecken erforderlich.

*Art. 15f*            Abweichungen von den TSI  
(Art. 23f Abs. 3 EBG)

<sup>1</sup> Die Einhaltung der TSI ist bei Neubauten sowie bei Erneuerungs- und Änderungsmaßnahmen insoweit erforderlich, als kein Ausnahmegrund nach Art. 9 der Richtlinie 2008/57/EG<sup>14</sup> vorliegt.

<sup>12</sup> Siehe Fussnote zu Art. 7 Abs. 4.

<sup>13</sup> Siehe Fussnote zu Art. 7 Abs. 4.

<sup>14</sup> Siehe Fussnote zu Art. 7 Abs. 4.

<sup>2</sup> Das BAV kann auf Gesuch hin Abweichungen von bestimmten Anforderungen der TSI bewilligen, wenn ein Ausnahmegrund nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG gegeben ist.

<sup>3</sup> Das Gesuch muss die Unterlagen nach Anhang IX der Richtlinie 2008/57/EG enthalten.

<sup>4</sup> Bei Fahrzeugen kann das BAV Abweichungen von den TSI auch dann bewilligen, soweit deren Einhaltung nicht für den Einsatz im Geltungsbereich Interoperabilität erforderlich ist und der Gesuchsteller den Nachweis nach Artikel 5 Absatz 2 erbringt.

*Art. 15g*            **Infrastrukturregister**  
(Art. 231 EBG)

<sup>1</sup> Das BAV führt ein Register mit den für das Befahren der Infrastruktur erforderlichen Informationen, welches den Anforderungen des Anhangs zum Durchführungsbeschluss 2011/633/EU<sup>15</sup> entspricht (Infrastrukturregister).

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen sind verpflichtet, die für den Netzzugang erforderlichen Angaben in das Infrastrukturregister einzustellen.

<sup>3</sup> Das BAV regelt die Einzelheiten in einer Richtlinie. Es kann Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Infrastrukturregister Dritten übertragen.

*Art. 15h*            **Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen**

<sup>1</sup> Das BAV teilt dem Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen die in Anhang II des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU<sup>16</sup> genannten Daten innert der in dessen Anhang I genannten Fristen mit.

<sup>2</sup> Das Register ist für die nationalen Sicherheitsbehörden und die Agentur zugänglich; für die Öffentlichkeit erst, nachdem die Daten durch die Agentur validiert wurden.

## **2. Abschnitt: Betriebsbewilligung**

*Art. 15i*            **Erforderliche Nachweise**  
(Art. 23c Abs. 4 EBG)

Das Eisenbahnunternehmen muss dem Gesuch um eine Betriebsbewilligung folgende Unterlagen beilegen:

- a. den Sicherheitsnachweis;

<sup>15</sup> Durchführungsbeschluss der Kommission vom 15. September 2011 zu den gemeinsamen Spezifikationen des Eisenbahn-Infrastrukturregisters, ABI L 256 vom 1. 10. 2011 S. 1.

<sup>16</sup> Durchführungsbeschluss 2011/655/EU der Kommission vom 4. Oktober 2011 über das Europäische Register genehmigter Schienenfahrzeugtypen, ABI L 264 vom 8.10.2011 S. 32.

- b. Unterlagen über die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, der TSI und der übrigen massgebenden Vorschriften.

*Art. 15j*            Sicherheitsnachweis  
(Art. 23c Abs. 2 EBG)

<sup>1</sup> Das Eisenbahnunternehmen muss zum Nachweis der Sicherheit und Vorschriftskonformität des Vorhabens folgende Unterlagen einreichen:

- a. Konformitätsbescheinigungen;
- b. Prüfberichte der Sachverständigen;
- c. Nachweis der vorschriftskonformen Ausführung.

<sup>2</sup> Das BAV kann weitere Unterlagen zum Nachweis der Einhaltung der sicherheitsrelevanten und nicht sicherheitsrelevanten Vorschriften verlangen.

*Art. 15k*            Bescheinigung der Konformität mit den TSI  
(Art. 23j Abs. 1 EBG)

<sup>1</sup> Eine Bescheinigung der Konformität mit den TSI durch eine benannte Stelle ist erforderlich für:

- a. jede Interoperabilitätskomponente;
- b. jedes strukturelle Teilsystem.

<sup>2</sup> Die Konformitätsbescheinigung muss die Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponenten oder Teilsysteme und ihrer Schnittstellen mit den grundlegenden Anforderungen bescheinigen, soweit diese durch TSI konkretisiert sind.

<sup>3</sup> Auf den normalspurigen Strecken ausserhalb des Netzes von Anhang 6 kann die Konformität mit den anwendbaren Bestimmungen der TSI statt durch benannte Stellen auch durch unabhängige Prüfstellen nachgewiesen werden, die für die Bescheinigung der Konformität mit notifizierten nationalen Vorschriften anerkannt sind.

*Art. 15l*            Bescheinigung der Konformität mit notifizierten nationalen Vorschriften

<sup>1</sup> Eine Konformitätsbescheinigung einer vom BAV hierfür anerkannten Stelle (benannten beauftragten Stelle) ist für jedes strukturelle Teilsystem erforderlich.

<sup>2</sup> Sie bescheinigt die Übereinstimmung des Teilsystems und seiner Schnittstellen mit den grundlegenden Anforderungen, soweit diese durch notifizierte nationale Vorschriften konkretisiert sind.

*Art. 15m*            Prüfberichte Sachverständiger

<sup>1</sup> Ein Prüfbericht eines Sachverständigen ist mindestens erforderlich zum Nachweis:

- a. der Sicherheit und Vorschriftskonformität der Teilsysteme und ihrer Schnittstellen, soweit diese nicht durch TSI oder notifizierte nationale Vorschriften,

sondern durch andere nationale Vorschriften spezifiziert sind und die Voraussetzungen von Art. 8a Absatz 4 erfüllt sind;

- b. der technischen Kompatibilität des Teilsystems, soweit diese nicht durch TSI oder notifizierte nationale Vorschriften spezifiziert ist.
- c. der sicheren Integration des Teilsystems in das Gesamtsystem, soweit diese nicht durch TSI oder notifizierte nationale Vorschriften spezifiziert ist.

<sup>2</sup> Das BAV kann zusätzliche Prüfberichte verlangen, soweit eine unabhängige Beurteilung eines Sachverständigen zum Nachweis der Sicherheit erforderlich erscheint.

#### *Art. 15n* Nachweis der vorschrifts- und verfügungskonformen Ausführung

<sup>1</sup> Der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin hat nachzuweisen und hierzu der Bewilligungsbehörde entsprechende Erklärungen einzureichen, dass das Bewilligungsobjekt

- a. vorschriftskonform und gemäss den Anordnungen in der Verfügung des BAV ausgeführt wurde; und
- b. sicher betrieben werden kann.

<sup>2</sup> Er oder sie hat nachzuweisen und hierzu der Bewilligungsbehörde Konformitätserklärungen der Hersteller einzureichen, dass vorschriftskonform ausgeführt wurden:

- a. strukturelle Teilsysteme nach Anhang II Ziff. 1 Bst. a. der RL 2008/57/EG;
- b. Interoperabilitätskomponenten.

#### *Art. 15o* Anerkennung ausländischer Bewilligungen

<sup>1</sup> Von einer ausländischen Behörde für den Betrieb auf interoperablen Strecken zugelassene Fahrzeuge benötigen keine Betriebsbewilligung, sofern sie vollständig durch TSI spezifiziert sind.

<sup>2</sup> Bei Fahrzeugen, für die ergänzende nationale Bestimmungen gelten, wird die Einhaltung der TSI sowie übereinstimmender nationaler Anforderungen nicht überprüft soweit dies aus der ausländischen Betriebsbewilligung hervorgeht.

#### *Art. 15p* Prüfungen der Bewilligungsbehörde

<sup>1</sup> Die Bewilligungsbehörde überprüft, ob alle für den Sicherheitsnachweis erforderlichen Dokumente eingereicht wurden. Sie prüft somit insbesondere:

- a. ob die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen einschliesslich aller TSI und ergänzenden nationalen Vorschriften bezüglich des Bewilligungsobjekts und seiner Schnittstellen bescheinigt ist;
- b. ob hierdurch die Vorschriftskonformität und Sicherheit des Gesamtsystems vollständig bescheinigt ist.

<sup>2</sup> Ist die Vorschriftskonformität oder Sicherheit des Gesamtsystems durch den Sicherheitsnachweis für das Bewilligungsobjekt nicht vollständig nachgewiesen,

verlangt sie dessen Ergänzung. Sie kann insbesondere ergänzende Sachverständigenberichte verlangen.

<sup>3</sup> Die Bewilligungsbehörde überprüft risikoorientiert mit Stichproben den Sicherheitsnachweis. Sie überprüft somit insbesondere:

- a. die Sachverständigenprüfberichte;
- b. die sichere Integration des Bewilligungsobjekts in das Gesamtsystem.

## **1b. Kapitel: Unabhängige Prüfstellen**

### **1. Abschnitt: Benannte Stellen**

#### *Art. 15q* Anforderungen

<sup>1</sup> Benannte Stellen müssen für den betreffenden Fachbereich:

- a. nach der Akkreditierungs- und Bezeichnungsverordnung vom 17. Juni 1996<sup>17</sup> akkreditiert sein und gegen die Folgen der Haftpflicht eine Versicherung nachweisen; oder
- b. von der Schweiz im Rahmen eines internationalen Abkommens anerkannt sein und eine auch in der Schweiz gültige Versicherung gegen die Folgen der Haftpflicht nachweisen.

#### *Art. 15r* Rechte und Pflichten

<sup>1</sup> Die benannten Stellen haben die in den Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG<sup>18</sup>, in den TSI sowie im Beschluss 2010/713/EU<sup>19</sup> vorgesehenen Rechte und Pflichten.

<sup>2</sup> Insbesondere unterrichten sie das BAV in den vorgesehenen Fällen unverzüglich über die Einschränkung, Aussetzung, Aufhebung und Verweigerung der Erteilung von Konformitätsbescheinigungen sowie erforderlichenfalls darüber, wenn nicht konforme Interoperabilitätskomponenten oder Teilsysteme in Verkehr gelangt sind.

#### *Art. 15s* Konformitätsbewertung

<sup>1</sup> Die Konformitätsbewertung von Interoperabilitätskomponenten richtet sich nach Artikel 13 der Richtlinie 2008/57/EG<sup>20</sup>, nach den TSI sowie nach Artikel 5 und Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> **SR 946.512**

<sup>18</sup> Siehe Fussnote zu Art. 7 Abs. 4.

<sup>19</sup> Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäss Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind, ABl. L 319 vom 4.12.2010, S. 1).

<sup>20</sup> Siehe Fussnote zu Art. 7 Abs. 4.

<sup>21</sup> Siehe Fussnote zu Art. 15r Abs. 1.

<sup>2</sup> Die Konformitätsbewertung von Teilsystemen richtet sich nach Artikel 18 und Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG, nach den TSI sowie nach Artikel 6 und Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU.

## **2. Abschnitt: GSM-Prüfstellen, benannte beauftragte Stellen und Sachverständige**

### *Art. 15t* Fachliche Anforderungen

<sup>1</sup> GSM-Prüfstellen, benannte beauftragte Stellen und Sachverständige müssen im Prüfungsbereich Fachkenntnisse und Erfahrung haben, die der Komplexität und der Sicherheitsrelevanz des Projektes angemessen sind.

<sup>2</sup> Sie müssen eine geeignete Ausbildung nachweisen und vergleichbare Prüfungsobjekte selbst realisiert oder begutachtet haben.

### *Art. 15u* Unabhängigkeit

<sup>1</sup> Die in Artikel 15t genannten Stellen dürfen bezüglich des Prüfungsobjekts nicht in anderer Funktion vorbefasst sein.

<sup>2</sup> Sie müssen in ihrer Entscheidungsfindung unabhängig sein. Insbesondere dürfen sie weder Weisungen unterworfen sein noch darf ihre Vergütung vom Ergebnis abhängig sein.

### *Art. 15v* Anerkennung

<sup>1</sup> Benannte beauftragte Stellen, welche die Konformität mit notifizierten nationalen Vorschriften bescheinigen (Art. 15l), müssen hierfür vom BAV anerkannt sein.

<sup>2</sup> GSM-Prüfstellen (Art. 8c Abs. 2) und Sachverständige (Art. 15m) können sich hierfür vom BAV anerkennen lassen.

<sup>3</sup> Mit der Anerkennung wird festgestellt, dass die Stelle für die anerkannten Bereiche grundsätzlich über die erforderliche Fachkompetenz verfügt.

<sup>4</sup> Das BAV anerkennt eine in Artikel 15t genannte Stelle auf deren Gesuch hin für bestimmte vom BAV festgelegte Bereiche.

<sup>5</sup> Die Anerkennung wird für höchstens 10 Jahre erteilt. Sie kann unter den selben Voraussetzungen erneuert werden, welche für ihre Erteilung gelten.

<sup>6</sup> Das BAV widerruft die Anerkennung, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

<sup>7</sup> Es erlässt Richtlinien über den Bezug der in Artikel 15t genannten Stellen. Es regelt darin insbesondere, inwieweit die Einhaltung der Bestimmungen durch ein zweites Augenpaar überprüft und bestätigt werden muss und hierfür Konformitätsbescheinigungen nach Artikel 15l oder Sachverständigenprüfberichte nach Artikel 15m erforderlich sind.

<sup>8</sup> Es veröffentlicht eine Liste der Stellen sowie der Bereiche, für welche sie als fachkompetent anerkannt wurden.

*Art. 15w* Juristische Personen

Das BAV kann juristische Personen als GSM-Prüfstelle, benannte beauftragte Stelle oder Sachverständigen anerkennen, sofern sie fachkompetente Personen beschäftigen und auch die übrigen Anforderungen erfüllen.

*Art. 15x* Haftung und Versicherung

<sup>1</sup> Die in Artikel 15*t* genannten Stellen müssen gegen die Folgen der Haftpflicht versichert sein.

<sup>2</sup> Auftraggeber und Prüfstelle vereinbaren den Umfang der Haftung sowie der erforderlichen Haftpflichtversicherung.

<sup>3</sup> Sie dürfen die Haftung für die Berichte der Prüfstelle nicht unverhältnismässig einschränken.

*Art. 15y* Prüfungen

Das BAV überprüft projektspezifisch:

- a. bei nicht anerkannten, in Artikel 15*t* genannten Stellen die erforderliche Fachkompetenz;
- b. bei anerkannten, in Artikel 15*t* genannten Stellen, ob die Anerkennung den konkreten Prüfungsauftrag umfasst;
- c. ob die Unabhängigkeit gewährleistet ist; sowie
- d. risikoorientiert mit Stichproben den Sicherheitsbewertungsbericht, die Konformitätsbescheinigung oder den Sachverständigenprüfbericht.

*Art. 83* Übergangsbestimmung

Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1999 in der Schweiz in Betrieb gesetzt wurden, gelten als zugelassen und werden in das Verzeichnis nach Artikel 5*i* aufgenommen.

*Art. 83a* Übergangsbestimmungen zur Änderung vom...

<sup>1</sup> Infrastrukturbetreiberinnen, welche normalspurige Strecken betreiben, benötigen dafür ab dem 1. Juli 2014 eine Sicherheitsgenehmigung, solche die nur schmalspurige Strecken betreiben, ab dem 1. Juli 2015.

<sup>2</sup> Nach bisherigem Recht erteilte Sicherheitsbescheinigungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

<sup>3</sup> Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche normalspurige Strecken befahren, benötigen dafür ab dem 1. Januar 2014 eine Sicherheitsbescheinigung nach Art. 5*b*, solche die nur schmalspurige Strecken befahren, ab dem 1. Januar 2015.

<sup>4</sup> Der Bericht nach Art. 5h ist erstmals für das erste volle Kalenderjahr nach Erteilung der Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung einzureichen.

<sup>5</sup> Artikel 5j Absatz 1 Satz 1 gilt für Güterwagen, die ausschliesslich in der Schweiz eingesetzt werden, ab dem 1. Juli 2014. Die Anerkennung von nicht zertifizierten Instandhaltungsstellen richtet sich nach Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011.

<sup>6</sup> Gesuche für Vorhaben, die sich am 1. Juli 2013 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden und bis zum 31. Dezember 2014 eingereicht werden, werden auf Antrag nach den Bestimmungen beurteilt, die bis zum 30. Juni 2013 galten, soweit die Sicherheit und Interoperabilität dem nicht entgegensteht.

<sup>7</sup> Normalspurige Fahrzeuge können darüber hinaus bis zum 31. Dezember 2017 nach den Vorschriften zugelassen werden, die für den Einsatz ausserhalb des Geltungsbereichs Interoperabilität gelten.

<sup>8</sup> Das Infrastrukturregister nach Artikel 15g ist bis zum 31. Dezember 2014 aufzubauen und von den Infrastrukturbetreiberinnen bis zum 15. März 2015 mit den erforderlichen Daten zu versehen.

<sup>9</sup> Das BAV kann schon vor Inkrafttreten entsprechender Abkommen Konformitätsbescheinigungen nach Art. 15k von ausländischen Konformitätsbewertungsstellen anerkennen.

<sup>10</sup> Konformitätsbescheinigungen mit notifizierten Vorschriften nach Artikel 15l können bis zum 31. Dezember 2014 statt durch anerkannte auch durch nicht anerkannte unabhängige Prüfstellen erbracht werden.

<sup>11</sup> Das BAV kann bis zum 31. Dezember 2014 in begründeten Fällen auf Gesuch hin auf einen Sachverständigenprüfbericht nach Art. 15m verzichten und selbst risikoorientiert mit Stichproben eine Überprüfung des Erstellernachweises vornehmen, sofern es über die erforderliche Fachkompetenz und die erforderlichen Ressourcen verfügt und keine anerkannten Sachverständigen konkurrenziert.

<sup>12</sup> Das BAV meldet der Europäischen Kommission bis zum 31. Dezember 2016, welche nationalen Anforderungen in den TSI als Sonderfall berücksichtigt werden sollten oder abweichender nationaler Bestimmungen bedürfen.

## II

Diese Verordnung erhält die zusätzlichen Anhänge 5 bis 7 gemäss Beilage.

## III

Diese Änderung tritt am 1. Juli 2013 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

*Anhang 5*

(Art. 15a Abs. 2)

**Vom Geltungsbereich Interoperabilität ausgenommene normalspurige Strecken:***Renens VD - Lausanne Flon**Chavornay - Orbe**Fleurier - St-Sulpice**Worblaufen - Deisswil**Worblaufen - Zollikofen**Horw - Eichwald (Abzw)**Eichwald (Abzw) - Luzern**Eichwald (Abzw) - Kupferhammer**Sursee - Triengen-Winikon**Emmenbrücke-Hübeli (Abzw) - Hochdorf**Hochdorf - Beinwil am See**Beinwil am See - Lenzburg**Wohlen - Bremgarten West**Zürich Selnau-Zürich Giesshübel (Abzw) - Uetliberg**Etzwilen-Ramsen - Grenze (-Singen)**Chur - Domat/Ems**Rohrschach (exkl.) - Heiden**Arth-Goldau - Rigi - Vitznau*

*Anhang 6*  
(Art. 15a Abs. 3)

**Normalspurige Strecken im uneingeschränkten Geltungsbereich  
Interoperabilität:**

**TSI:**

*Beschluss 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „**Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung**“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L51 vom 23. Februar 2012, S. 1)*

*Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „**Telematikanwendungen für den Personenverkehr**“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L123 vom 12. Mai 2011, S. 11)*

*Entscheidung 2008/164/EG) der Kommission vom 21. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „**eingeschränkt mobiler Personen**“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl L64 vom 7. März 2008, S.72)*

*Entscheidung 2008/163/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „**Sicherheit in Eisenbahntunneln**“ im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem (ABl L64 vom 7. März 2008, S.1)*

*Beschluss 2011/314/EU der Kommission vom 12. Mai 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „**Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung**“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl. L144 vom 31. Mai 2011, S.1)*

*Beschluss 2011/291/EU der Kommission vom 26. April 2011 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems „**Lokomotiven und Personenwagen**“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L139 vom 26. Mai 2011, S.1)*

*Beschluss 2011/275/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „**Infrastruktur**“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L126 vom 14. Mai 2011, S.53)*

*Beschluss 2011/274/EU der Kommission vom 26. April 2011 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „**Energie**“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L126 vom 14. Mai 2011, S.1)*

*Beschluss 2011/229/EU der Kommission vom 4. April 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „**Fahrzeuge — Lärm**“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl L99 vom 13. April 2011, S.1)*

*Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "**Telematikanwendungen für den Güterverkehr**" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L13 vom 18. Januar 2006, S.1), geändert durch Ver-*

*ordnung (EU) der Kommission vom 17. April 2012 (ABl L106 vom 18. April 2012, S.14).*

*Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "**Fahrzeuge - Güterwagen**" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (ABl L344 vom 8. Dezember 2006, S.1), geändert durch Entscheidung 2009/107/EG der Kommission vom 23. Januar 2009 zur Änderung der Entscheidungen 2006/861/EG und 2006/920/EG über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu Teilsystemen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl L45 vom 14. Februar 2009, S.1)*

# Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)

Änderung vom ...

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

Die Verordnung vom 2. Februar 2000<sup>1</sup> über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen wird wie folgt geändert:

## *Art. 3* Plangenehmigungsgesuch

<sup>1</sup> Das Plangenehmigungsgesuch muss alle Angaben enthalten, die für die Beurteilung des Projekts notwendig sind.

<sup>2</sup> Für alle Projekte einzureichen sind:

- a. Plangenehmigungsgesuch;
- b. Projektleitblatt;
- c. Technischer Bericht;
- d. Betrieblicher Bericht;
- e. Übersichtsplan;
- f. Situationspläne;
- g. Längenprofile;
- h. Normalprofile und charakteristische Querprofile;
- i. Massgebende Lichtraumprofile;
- k. Nutzungsvereinbarungen und Projektbasen der Ingenieurbauwerke;
- l. Pläne, Schemata, Zeichnungen, Konzepte und Berichte betreffend elektrische Anlagen, die dem Bahnbetrieb dienen oder die sich der Bahnanlage annähern bzw. diese kreuzen;
- m. Gesuche um Abweichung von den Vorschriften (Art. 5 EBV<sup>2</sup>);
- n. Sicherheitsberichte;

<sup>1</sup> SR 742.142.1

<sup>2</sup> SR 742.141.1

- o. Sicherheitsbewertungsberichte;
- p. Sachverständigenprüfberichte mit zugehörigen Berichten betreffend die Umsetzung der Prüfergebnisse;
- q. Umweltbericht (bei Projekten, die nicht der UVP-Pflicht unterstehen);
- r. Umweltverträglichkeitsbericht (bei Projekten, die der UVP-Pflicht unterstehen);
- s. Angaben über den Bedarf an Grundstücken und dinglichen Rechten, über die vorgesehene Erwerbsart sowie über den Stand der Land- und Rechtserwerbsverhandlungen;
- t. Allfällige Anträge über vorgesehene Landumlegungsverfahren;
- u. Aussteckungskonzept.

<sup>3</sup> Für Vorhaben auf teilweise interoperablen Strecken (Art. 15a Abs. 3 EBV) sind zusätzlich zu den Unterlagen nach Absatz 2 einzureichen:

- a. Alle den unabhängigen Prüfstellen für deren Prüfungen vorgelegten Unterlagen, sofern diese in den unter Absatz 2 aufgeführten Unterlagen nicht enthalten sind.
- b. Bei Beteiligung einer benannten Stelle (Art. 15k Abs. 3 EBV): EG-Zwischenprüf- und -gebrauchstauglichkeitserklärung, alle Bescheinigungen und Berichte der beauftragten unabhängigen Prüfstellen betreffend die Planung bis zur Gesuchseinreichung, sofern diese in den unter Absatz 2 aufgeführten Unterlagen nicht enthalten sind.
- c. Ohne Beteiligung einer benannten Stelle (Art. 15k Abs. 3 EBV): Alle Bescheinigungen und Berichte der beauftragten unabhängigen Prüfstellen betreffend die Planung bis zur Gesuchseinreichung, sofern diese in den unter Absatz 2 aufgeführten Unterlagen nicht enthalten sind.
- c. Allfällige Gesuche um Abweichungen von den TSI (Art. 15f EBV).

<sup>4</sup> Für Vorhaben auf voll interoperablen Strecken (Art. 15a Abs. 1 EBV) sind zusätzlich zu den Unterlagen nach Absatz 2 einzureichen:

- a. Alle den unabhängigen Prüfstellen für deren Prüfungen vorgelegten Unterlagen, sofern diese in den unter Absatz 2 aufgeführten Unterlagen nicht enthalten sind.
- b. EG-Zwischenprüf- und -gebrauchstauglichkeitserklärung, alle Bescheinigungen und Berichte der beauftragten unabhängigen Prüfstellen betreffend die Planung bis zur Gesuchseinreichung, sofern diese in den unter Absatz 2 aufgeführten Unterlagen nicht enthalten sind.
- c. Allfällige Gesuche um Abweichungen von den TSI (Art. 15f EBV; Anhang 7 EBV)

<sup>5</sup> Die Genehmigungsbehörde (Art. 18 Abs. 2 EBG) kann bei Bedarf zusätzliche Unterlagen verlangen.

<sup>6</sup> Das BAV erlässt Richtlinien über Art, Beschaffenheit, Inhalt und Anzahl der einzureichenden Unterlagen.

*Art. 6 Abs. 3*

<sup>3</sup> Die Genehmigungsbehörde kann mit der Plangenehmigung den sofortigen Baubeginn für die Anlage oder für Teile davon gestatten:

- a. sofern keine unerledigten Einsprachen vorliegen;
- b. sofern vom betroffenen Kanton und den Fachstellen des Bundes keine Einwände erhoben wurden; und
- c. soweit mit dem Baubeginn keine irreversiblen Veränderungen verbunden sind.

II

Diese Änderung tritt am 1. Juli 2013 in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova



# Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)

Änderung vom ...

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

## I

Die Verordnung vom 4. November 2009<sup>1</sup> über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich wird wie folgt geändert:

### Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- |    |                                     |   |
|----|-------------------------------------|---|
| a. | Triebfahrzeug:                      | Schienenfahrzeug mit direkter oder indirekter Bedienungseinrichtung und direktem oder indirektem Antrieb;   |
| b. | Triebfahrzeugführer oder -führerin: | Person, die ein Triebfahrzeug direkt oder indirekt führt;   |
| c. | Lokführer oder -führerin            | Triebfahrzeugführer oder -führerin, der oder die ein Triebfahrzeug direkt führt;  |
| d. | indirektes Führen:                  | Führen von Zügen und Rangierbewegungen durch Triebfahrzeugführer und -führerinnen mittels Anweisung an die bedienenden Lokführer oder Lokführerinnen; |
| e. | Pilotieren:                         | Begleitung eines Lokführers oder einer Lokführerin, der oder die für den Einsatz nicht ausreichend qualifiziert ist;                                  |
| f. | Fahrdienstleiter oder -leiterin     | Person, die den Zugverkehr und Rangierbewegungen operativ sichert und leitet.   |

<sup>1</sup> SR 742.141.2

**Art. 3**            Sicherheitsrelevante Tätigkeiten

Als sicherheitsrelevant gelten folgende Tätigkeiten:

- a. direktes oder indirektes Führen von Triebfahrzeugen;
- b. operatives Sichern und Regeln von Zügen und Rangierbewegungen;
- c. operative Vor- und Nacharbeiten an Zügen und Rangierbewegungen;
- d. Begleiten von Zügen aus Gründen der Betriebssicherheit;
- e. Sicherung einer Arbeitsstelle im Gleisbereich.

**Art. 4 Abs. 3**

<sup>3</sup> Es kann in Einzelfällen Eisenbahnunternehmen mit sehr einfachen Betriebsverhältnissen von der Anwendbarkeit dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen ausnehmen.

**Art. 5 Abs. 2 und 3**

*Betrifft nur den französischen Text.*

**Art. 7 Abs. 2, 3 und 4**

<sup>2</sup> *Betrifft nur den französischen und italienischen Text.*

<sup>3</sup> Wer ein Triebfahrzeug führt und nicht dafür qualifiziert ist, die für den Einsatz erforderlichen Vorschriften nicht oder nur teilweise kennt oder mit den Strecken und Bahnhöfen nicht vertraut ist, muss von einem Triebfahrzeugführer oder einer Triebfahrzeugführerin pilotiert werden, der oder die entsprechend qualifiziert ist.

<sup>4</sup> Wenn der Führerstand nicht für das Führen durch eine einzige Person eingerichtet ist, muss zusätzlich eine entsprechend qualifizierte Person das Triebfahrzeug indirekt führen oder pilotieren.

**Art. 9 Abs. 1 und 2**

<sup>1</sup> Das Unternehmen ersucht das BAV nach bestandener Prüfung innert 7 Arbeitstagen um Ausstellung des Führerausweises.

<sup>2</sup> Das BAV stellt dem Triebfahrzeugführer oder der Triebfahrzeugführerin den Führerausweis aus.

**Art. 13 Sachüberschrift, Abs. 1 und 2**

Beurteilung der Tauglichkeit

<sup>1</sup> Der Vertrauensarzt oder die Vertrauensärztin muss die medizinische Tauglichkeit einer Person nach Artikel 12 prüfen und die Schlussbeurteilung der Tauglichkeit der Person und dem Unternehmen mitteilen.

<sup>2</sup> Der Vertrauenspsychologe oder die Vertrauenspsychologin muss die psychologische Tauglichkeit einer Person nach Artikel 12 prüfen und die Schlussbeurteilung der Tauglichkeit der Person und dem Unternehmen mitteilen.

*Art. 15*            Verbot der sicherheitsrelevanten Tätigkeit

Das Unternehmen muss einer Person, die für ihre sicherheitsrelevante Tätigkeit keinen Führerausweis benötigt, diese Tätigkeit untersagen, wenn die Person infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen, wegen Trunksucht oder anderer Süchte oder aus anderen Gründen dienstuntauglich ist.

*Art. 29 Abs. 1*

<sup>1</sup> Erhält die zuständige Stelle oder ein Unternehmen Hinweise, dass eine ausweispflichtige Person aus medizinischen, psychologischen oder anderen Gründen möglicherweise dienstuntauglich ist, so teilt sie die Hinweise umgehend dem BAV und dem betreffenden Unternehmen mit.

*Art. 36*            Vorsorglicher Führerausweisentzug

Bis zur Abklärung der Entzugsgründe kann das BAV den Führerausweis sofort vorsorglich abnehmen lassen.

*Art. 38*            Freiwillige Rückgabe des Lernfahrausweises oder  
des Führerausweises

Die freiwillige Rückgabe des Lernfahrausweises an das Eisenbahnunternehmen oder des Führerausweises an das BAV hat die Wirkung eines Entzugs. Die Rückgabe ist schriftlich zu bestätigen.

II

Diese Änderung tritt am ... in Kraft.

...

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova