



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

Erläuterungen Änderungserlasse NZV, EBV, VPVE und STEBV

Erläuterungen zu den Verordnungsänderungen im Rahmen von BaRe 2.2 in Zusammenhang mit der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie

(insb. NZV und EBV)

Stand 24.9.2012

Vorbemerkungen zu den NZV-Änderungen

Es werden bezüglich der Netzzugangsbewilligung Angleichungen an die Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG vorgenommen. Die Regelungen zur Sicherheitsbescheinigung werden in die EBV verschoben, damit diese dort gemeinsam mit der Sicherheitsgenehmigung geregelt werden kann.

Vorbemerkungen zu den EBV-Änderungen

Die Bestimmungen der EBV wiederum konkretisieren die Bestimmungen des EBG, die sich aus den heute gültigen EBG-Bestimmungen (http://www.admin.ch/ch/d/sr/c742_101.html) und den vom Parlament im Rahmen des Bundesgesetzes über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 (<http://www.admin.ch/ch/d/ff/2012/3481.pdf>) beschlossenen Änderungen.

Der Bundesrat wird die Verordnungsänderungen gemeinsam mit den Änderungen des EBG in Kraft setzen, welche die Bundesversammlung im Rahmen des Bundesgesetzes über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 verabschiedet hat.

Artikel oder Absätze, die in den Verordnungsänderungen nicht erwähnt werden, bleiben gegenüber den gültigen Verordnungstexten unverändert.

Wesentliche Änderungen

Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird das schweizerische Recht mit folgenden Bestimmungen des Europäischen Rechts harmonisiert:

- RL 2008/57/EG, zuletzt geändert durch RL 2011/18/EU
- RL 2004/49/EG, zuletzt geändert durch RL 2009/149/EG
- V (EG) Nr. 653/2007
- V (EG) Nr. 352/2009
- V (EU) Nr. 1158/2010
- V (EU) Nr. 1169/2010
- V (EU) Nr. 445/2011
- Beschluss 2010/713/EU
- Beschluss 2011/107/EU
- Beschluss 2011/633/EU (Spezifikationen Infrastrukturregister)
- Beschluss 2011/655/EU

Sicherheitsrichtlinie (RL 2004/49/EG)

Die Bestimmungen der Sicherheitsrichtlinie bezüglich Sicherheitsbescheinigung (für EVU) und Sicherheitsgenehmigung (für ISB) kommen auf dem gesamten schweizerischen Eisenbahnnetz zur Anwendung. Unterschiede in der Komplexität des Betriebs werden aber im Rahmen der Nachweisführung berücksichtigt.

Wichtig ist das Zusammenspiel zwischen den Tätigkeiten der Sicherheitsüberwachung des BAV und der Prüfung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) für die Sicherheitsbescheinigung und die -genehmigung. Konkret sollen bei bestehenden Unternehmen die Ergebnisse aus Audits bei der Prüfung der Unterlagen zum SMS mitberücksichtigt werden, so dass der administrative Aufwand für alle Beteiligten in einem zweckmässigen - trotzdem noch nachvollziehbaren - Rahmen ablaufen kann.

Zudem sollen Unternehmen, welche ausschliesslich auf der eigenen Infrastruktur verkehren, die Anträge für die Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung gemeinsam einreichen können. Dies gilt auch für Fahrten des Infrastrukturbetreibers, z.B. für den Unterhalt eigener Strecken.

Im Weiteren werden vorhandene Zertifikate von Managementsystemen, welche durch akkreditierte Zertifizierungsstellen ausgestellt wurden, bei der Prüfung durch das BAV berücksichtigt.

Das Risikomanagementverfahren bei einer signifikanten Änderungen (Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz, verbunden mit Innovation oder Komplexität) bedarf einer Bewertung durch eine unabhängige Bewertungsstelle gemäss Verordnung (EG) 352/2009 (GSM-Prüfstelle).

Es liegt dabei in der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens in Anwendung von Art 1a Abs. 2 EBV und unter Beachtung der zugehörigen Erläuterung zu beurteilen, ob eine signifikante Änderung vorliegt.

Interoperabilitätsrichtlinie (RL 2008/57/EG)

Geltungsbereich:

Ein grosser Teil des schweizerischen Normalspurnetzes soll schrittweise - im Rahmen von Instandhaltungs- und Erneuerungsmassnahmen - an die technischen Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinie angepasst werden. Dies gilt aber nur insoweit, als für die Schweiz keine dauerhaften Abweichungen von diesen Anforderungen erforderlich sind.

Die Schmalspurbahnen sind von diesen Änderungen nicht betroffen.

Zu den Details -> Erläuterungen zu Art. 15a EBV

Anforderungen an die Nachweisführung:

Konformitätsbescheinigungen von benannten Stellen sind erforderlich, wenn eine Fahrzeugzulassung auch im Ausland anerkannt werden soll. Ebenso sind solche Konformitätsbescheinigungen bei Erneuerungsarbeiten auf dem interoperablen Kernnetz erforderlich.

Unabhängige Prüfstellen, welche die Konformität mit den NNTV bescheinigen, müssen vom BAV hierfür anerkannt sein (benannte beauftragte Stellen, BBS).

Unabhängige Prüfstellen, welche (als Sachverständige) Sachverständigenprüfberichte verfassen, können sich hierfür anerkennen lassen, ebenso unabhängige Prüfstellen, welche als GSM-Prüfstelle Sicherheitsbewertungsberichte verfassen.

Es steht unabhängigen Prüfstellen bzw. entsprechend organisierten Firmen also frei, in den Bereichen, in denen sie über die entsprechende Fachkunde verfügen, sowohl die Arbeiten als BBS, Sachverständiger wie auch als GSM-Prüfstelle anzubieten.

Wichtige Stichworte:

Eisenbahnunternehmen

Gemäss Artikel 2 EBG ist "Eisenbahnunternehmen" der Oberbegriff für Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU. Diese Begrifflichkeit gilt damit auch in NZV und EBV. Ist also in einer schweizerischen Vorschrift von einem Eisenbahnunternehmen die Rede, so gilt

entsprechende Bestimmung auch für Infrastrukturbetreiberinnen, ISB. (In der deutschen Fassung der Richtlinie 2004/49/EG wird Eisenbahnunternehmen hingegen im Sinne des schweizerischen Begriffs EVU verwendet und der Begriff des Fahrwegbetreibers im Sinne des schweizerischen Begriffs ISB.)

TSI

Neue Fahrzeuge und neue Eisenbahnstrecken sind nach den TSI zu bauen.

Dies gilt auch, wenn Erneuerungs- oder Änderungsmaßnahmen anstehen.

Die Anforderungen der strukturellen TSI kommen also grundsätzlich nicht auf bestehende Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge zur Anwendung, solange diese unverändert betrieben werden.

Hingegen kommt die TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" in Ergänzung der schweizerischen FDV ab sofort auf den Strecken im Geltungsbereich Interoperabilität zur Anwendung. Die Einhaltung dieser TSI betrifft den Betrieb, weshalb ihre Einhaltung nicht im Rahmen der Erteilung von Plangenehmigungen oder Betriebsbewilligungen, sondern im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems darzulegen ist.

Aus zwingenden sachlichen Gründen kann von den TSI abgewichen werden. Dies zum einen, wenn die Schweiz der EU das Vorliegen eines Sonderfalls notifiziert hat, oder wenn dem Gesuchsteller projektspezifisch Abweichungen bewilligt wurden.

Zusätzliche Abweichungen von den TSI auf Seiten der Fahrzeuge sind für den Betrieb ausschliesslich in der Schweiz weiterhin möglich. Dies gilt (theoretisch) auch für den internationalen Verkehr, verhindert aber die Anerkennung des Fahrzeugs und seiner Betriebsbewilligung im Ausland.

Offene Punkte in den TSI

Regeln die TSI bestimmte, für die Interoperabilität bedeutsame Punkte nicht, so werden diese offenen Punkte durch Bestimmungen in EBV/AB-EBV bzw. FDV geregelt. Diese Regelungen sind Bestandteil der zu notifizierenden nationalen technischen Vorschriften (NNTV).

Mängel in den TSI / Technische Stellungnahmen (Technical opinions) der ERA

Kann eine in der TSI enthaltene Regelung nicht oder nicht ohne Gefahr für die Sicherheit oder Interoperabilität befolgt werden, kann gestützt auf Art. 5 Abs. 2 Bst. b EBV von der entsprechenden Vorgabe abgewichen werden. Zum Nachweis der Interoperabilität und Sicherheit ist eine technische Stellungnahme der Europäischen Eisenbahnagentur zu befolgen, sofern eine solche veröffentlicht wurde.

Konformitätsbescheinigungen von "benannten Stellen" (BS)

Werden Interoperabilitätskomponenten oder Teilsysteme nach TSI gebaut, ist die Konformität mit den TSI durch Konformitätsbewertungsstellen (sog. benannte Stellen, engl. notified bodies) zu bescheinigen. Dies gilt für neue Fahrzeuge und Streckenneubauten sowie bei Änderungs- oder Erneuerungsmaßnahmen auf dem interoperablen "Kernnetz", soweit das BAV die TSI-konforme Ausrüstung verlangt hat. Auf dem interoperablen Ergänzungsnetz können entsprechende Nachweise auch durch vom BAV anerkannte Sachverständige erbracht werden.

Notifizierte nationale technische Vorschriften (NNTV)

Die Interoperabilitätsrichtlinie sieht vor, dass dort, wo nationale Besonderheiten vorliegen, Abweichungen von den TSI erforderlich sind und dort, wo Lücken in den TSI bestehen (offene Punkte), diese durch nationale technische Vorschriften zu schliessen sind, welche der EU zu notifizieren sind.

Konformitätsbescheinigungen betreffend NNTV von "benannten beauftragten Stellen" (BBS)

Die Konformität mit diesen die TSI ergänzenden nationalen Vorschriften ist für Fahrzeuge, die nach TSI zugelassen werden sollen sowie bei Baumassnahmen auf dem interoperablen Kernnetz durch Stellen zu bescheinigen, die vom Mitgliedstaat zu benennen sind. Es geht hier insbesondere um offene Punkte in den TSI oder nationale Sonderfälle.

Übrige nationale technische Vorschriften (NTV)

Ausser bei standardisierten Güterwagen sind die TSI und die sie ergänzenden NNTV noch nicht umfassend genug, die technischen Anforderungen an ein Eisenbahnfahrzeug oder eine Anlage vollständig festzulegen, da TSI und NNTV nur die für die Interoperabilität relevanten Aspekte regeln

(sollten). Deshalb kommen weiterhin ergänzend die schon heute geltenden Bestimmungen von EBV / AB-EBV zur Anwendung.

Sachverständigenprüfberichte

Bislang war (in Art. 6 Abs. 3 und Art. 8a Abs. 4 EBV) lediglich geregelt, dass das BAV Sachverständigenprüfberichte verlangen kann, nicht aber, von welchen Bedingungen dies abhängt. Deshalb wird nunmehr die Voraussetzung, unter welcher ein Sachverständigenprüfbericht erforderlich wird, in der Verordnung verankert: Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz machen eine Prüfung durch einen unabhängigen Sachverständigen erforderlich. Umfang und Tiefe des bzw. der erforderlichen Sachverständigenprüfberichte hängen dabei vom jeweiligen Vorhaben ab.

Dies bedeutet gegenüber der heutigen Rechtslage (Art. 6 Abs. 3 EBV) einerseits eine Verankerung der Voraussetzung, wann ein entsprechender Bericht verlangt werden darf und muss. Deshalb - und unabhängig von der vorgeschlagenen Präzisierung der Rechtsgrundlage - wird das BAV nicht umhinkommen, zukünftig zu bestimmten Aspekten Sachverständigenprüfberichte zu verlangen, wo es dies bislang nicht getan hat. Denn heute wird nicht bei allen Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz ein Sachverständigenprüfbericht verlangt, was unter den Gesichtspunkten der Gleichbehandlung und Risikoorientierung einer Korrektur bedarf.

Betriebsbewilligungen

Bei hoher Sicherheitsrelevanz eines Vorhabens ist eine Betriebsbewilligung erforderlich, wenn das Risiko mit einer Innovation oder Komplexität einhergeht. Bei solchen sogenannten "signifikanten Änderungen" kommen die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 zur Anwendung.

Bei "Umrüstungen" im Bereich des interoperablen Kernnetzes ist durch Art. 23d Abs. 2 EBG ebenfalls eine Betriebsbewilligung vorgesehen. Als "Umrüstungen" gelten nach demselben Artikel des EBG aber nur Änderungsarbeiten an einem Teilsystem, die seine Leistung verbessern.

Änderung der NZV

Erläuterung einzelner Bestimmungen:

Art. 1

Aus Art. 5 und 9a EBG ergibt sich für alle Betreiberinnen einer Eisenbahninfrastruktur die Verpflichtung, den diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewähren.

Die NZV verlangt für alle EVU, die Strecken mit Netzzugang befahren, eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung.

Eisenbahnstrecken, deren besondere Beschaffenheit eine Benützung durch andere Unternehmen ausschliesst (Absatz 3 Bst. b), sind solche, bei denen der Anschluss oder die Einbindung von Fahrzeugen Dritter technisch oder betrieblich nicht oder nur unter Inkaufnahme unverhältnismässiger Nachteile für das bestehende System möglich wäre. Bei der M2 in Lausanne dürfte es sich beispielsweise um einen solchen Fall handeln.

Besitzt ein integriertes Eisenbahnunternehmen oder eine EVU Gleise, die ausschliesslich zur Instandhaltung der eigenen Fahrzeuge dienen (Absatz 3 Bst. c), muss auf diesen kein Netzzugang gewährt werden. Eine Netzzugangsbewilligung (Genehmigung als EVU) ist für das EVU aber sehr wohl erforderlich.

Art. 2 Bst. c

Führt eine Infrastrukturbetreiberin Verkehr auf der eigenen Infrastruktur durch, wird sie hierdurch gemäss Artikel 2 Bst. b EBG zugleich zum Eisenbahnverkehrsunternehmen, weshalb auch das Befahren eigener Infrastruktur einen Fall des Netzzugangs darstellt.

Art. 9

In Art. 8d Abs. 3 EBG ist für die Netzzugangsbewilligung (Lizenz) und in Art. 8e Abs. 4 für die Sicherheitsbescheinigung gesagt, dass ausländische Bescheinigungen so weit anerkannt würden, als mit den entsprechenden Staaten Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung bestehen.

Art. 9 NZV räumt nun für den grenznahen Raum der Bewilligungsbehörde die zusätzliche Möglichkeit ein, bei entsprechender Interessenlage auch ohne die (gegenseitige) Anerkennung von Netzzugangsbewilligungen einseitig ausländische Netzzugangsbewilligungen anzuerkennen. (Eine analoge Bestimmung findet sich in Art. 5g EBV für die Sicherheitsbescheinigungen)

Als grenznah werden dabei in Bezug auf Netzzugangsbewilligung (und Sicherheitsbescheinigung) diejenigen Strecken angesehen, auf denen heute schon ausländische Netzzugangsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigungen anerkannt wurden. In der Regel - aber nicht ausnahmslos, vgl. Le Locle - La Chaux-de-Fonds - sind dies Strecken, auf denen - mindestens teilweise - technisch und betrieblich nach nachbarstaatlichen Vorschriften gefahren wird.

Art. 11b Abs. 1^{bis}

Können sich die Infrastrukturbetreiberin und die Netzbenutzerin nicht über die korrekte Berechnung oder Aufteilung der Mehrkosten für eine rechtzeitig angeordnete Streckensperrung einigen, können sie diese Streitigkeit über Kosten von der Schiedskommission entscheiden lassen, da es sich bei diesen Kosten um einen (korrektiven) Bestandteil des Entgelts für die Benutzung der Infrastruktur handelt.

Art. 17

Die Angaben sind auch dann erforderlich, wenn Personenidentität zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Infrastrukturbetreiberin besteht und diese deshalb auf den Abschluss einer "Vereinbarung" verzichtet.

Änderung der EBV

Erläuterung einzelner Bestimmungen

Art. 1a Abs. 2

Eine signifikante Änderung setzt entweder a) hohe Sicherheitsrelevanz verbunden mit Innovation oder b) hohe Sicherheitsrelevanz verbunden mit Komplexität voraus. Vorhaben, die eine hohe Sicherheitsrelevanz aufweisen, aber keine Innovation oder Komplexität, stellen folglich keine signifikanten Änderungen dar.

Ein Vorhaben mit **hoher Sicherheitsrelevanz** liegt vor, wenn es Anlagen, Fahrzeuge und Prozesse oder deren Teile betrifft, bei denen ein Versagen unmittelbar zu einem Ereignis mit kritischem oder katastrophalem Ausmass für Leib und Leben (d.h. in der Regel: mit mehr als einem Toten) führen kann.

Eine **Innovation** liegt insbesondere dann vor, wenn das Vorhaben eine Neuerung für den Eisenbahnsektor beinhaltet, aber auch dann, wenn der konkrete Anwender nicht über Erfahrungen im Umgang mit der geplanten Lösung verfügt.

Ob eine Änderung **komplex** ist, hängt davon ab, ob die Realisierung *für den Anwender* komplex ist. Ist die Realisierung eines komplexen Vorhabens *für den Anwender* nicht mit komplexen Vorgängen verbunden, sondern durch einfache, klar vorgegebenen Lösungsschritte zu erreichen, muss sie nicht als komplex angesehen werden.

Art. 2a

Art. 2a EBV konkretisiert Art. 17c EBG indem er die Dokumente aufzählt, welche neben Stichproben die Basis der risikoorientierten Überprüfung der Sicherheit bilden.

Art. 5 Abs. 2

Beantragt ein Gesuchsteller Abweichungen von Bestimmungen der EBV, muss zukünftig nicht nur eine genügende Sicherheit nachgewiesen werden, sondern auch, dass die Interoperabilität nicht beeinträchtigt wird. Unter Interoperabilität ist hierbei nicht nur der freie Verkehr TSI-konformer Fahrzeuge zu verstehen, sondern auch der freie Verkehr aller anderen nach bisherigem Recht in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge. Die Bestimmung findet also beispielsweise auch auf die Meterspur Anwendung, soweit sie für den Netzzugang geöffnet ist.

Art. 5 Abs. 2 kann beispielsweise genutzt werden, wenn im Zuge einer Mehrländerzulassung eines Fahrzeuges eine neuere Version einer TSI angewandt werden soll, als diejenige, die (noch) in der Schweiz Gültigkeit hat.

Art. 5 Abs. 2 kann darüberhinaus dafür genutzt werden, wenn auf Basis einer bestehenden Typenzulassung neue Fahrzeuge oder Anlagenteile hergestellt werden sollen, obwohl sich seit der Erteilung der Typenzulassung die massgebenden Bestimmungen der EBV geändert haben.

Die Bestimmung kann nicht nur auf technische sondern beispielsweise auch auf betriebliche Vorgaben, beispielsweise im Rahmen der Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung oder einer Sicherheitsbescheinigung angewendet werden.

Sollen Zulassungen von Fahrzeugen im Ausland anerkannt werden, sind Abweichungen von den TSI nur unter den in Artikel 15f Abs. 2 EBV i.V.m. Art. 9 Abs. 1 der RL 2008/57/EG genannten Voraussetzungen möglich.

Art. 5 Abs. 3

Grundsätzlich soll es genügen, dass der Gesuchsteller sämtliche Bestimmungen beachtet, die zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung für das konkrete Vorhaben gelten. Danach ist eine Anpassung des Vorhabens an neuere Vorschriften nur noch in Ausnahmefällen erforderlich. Und zwar insbesondere dann, wenn auch für bestehende Fahrzeuge oder Anlagen Sanierungsvorschriften erlassen oder Sanierungsmassnahmen verfügt werden.

Art. 5b

Sollen neue Fahrzeugtypen in Betrieb genommen werden, die von der Sicherheitsbescheinigung noch nicht erfasst sind, sind diese vor der Inbetriebnahme in die Sicherheitsbescheinigung aufzunehmen.

Während die Betriebsbewilligung nur abstrakt-generell die Voraussetzungen für Kompatibilität eines Fahrzeugs mit der Infrastruktur beschreibt, wird im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und nach Anhörung der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen die streckenspezifische Abklärung vorgenommen.

Art. 5c

Der Umfang des erforderlichen SMS ist abhängig von den mit dem konkreten betrieblichen Geschehen verbundenen Risiken.

Das SMS kann Teil eines integrierten Managementsystems (IMS) sein, sofern mit diesem - beispielsweise mithilfe einer Konkordanztafel - aufgezeigt werden kann, dass das IMS sämtlichen Anforderungen des SMS genügt.

Art. 5d

Wenn das SMS einer ISB die Buchstaben Tff. nicht umfasst oder das SMS - insbesondere einer ausländischen EVU - die Anforderungen von Anhang III / Part B nicht erfüllt, sind für diese Aspekte ergänzende Nachweise erforderlich.

Art. 5g

Soweit auf grenznahen Strecken Infrastruktur oder Fahrzeuge nach ausländischen Vorschriften betrieben werden und die nach ausländischem Recht erteilten Genehmigungen oder Bescheinigungen materiell den entsprechenden Betrieb in der Schweiz abdecken, genügt es, die ausländischen Verfügungen anzuerkennen.

Art. 5h

Der jährliche Bericht der Eisenbahnen wird eine wichtige Informationsquelle für die Sicherheitsüberwachung des BAV. Damit kann das BAV seine risikoorientierte, stichprobenweise Sicherheitsüberwachung besser steuern und so die Eisenbahnunternehmen bei der Wahrnehmung ihrer Sicherheitsverantwortung unterstützen.

Der Bericht enthält im wesentlichen Angaben über Zielsetzung und Massnahmen in sicherheitsrelevanten Bereichen, sowie die Ergebnisse der unternehmensinternen, periodischen Überprüfung des SMS (Vollständigkeit, Richtigkeit) und dessen Anwendung in der Praxis. Auf die Erhebung von Angaben, die gemäss EU-Richtlinie wohl Inhalt des Jahresberichts wären, die dem BAV aber bereits über andere Kanäle übermittelt werden (z.B. Ereignisdaten zur Berechnung der CSI), wird verzichtet.

In Kombination mit den Erkenntnissen aus der Sicherheitsüberwachung und den nötigen Gesuchsunterlagen wird der Jahresbericht in Zukunft als Grundlagen für die Erneuerung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen dienen.

Der Jahresbericht beinhaltet unter anderem die Ergebnisse der internen Überwachung des SMS. Deshalb müssen integrierte Unternehmungen, die nur über ein einziges SMS verfügen, nur einen Jahresbericht einreichen. Unternehmungen, die über mehrere SMS verfügen, reichen pro SMS einen eigenen Jahresbericht ein.

Art. 6a

Es liegt im Interesse des Gesuchstellers, rechtzeitig Rechtssicherheit über die Bewilligungsfähigkeit eines geplanten Fahrzeugs zu erlangen.

Lässt der Gesuchsteller die Bewilligungsfähigkeit nicht rechtzeitig abklären und verzichtet auf entsprechende Zwischenverfügungen, kann er später nicht geltend machen, dass der Umbau eines nicht bewilligungsfähigen Fahrzeugs mit zu grossen Kosten verbunden wäre.

Art. 8 Abs. 1

Neu wird das Kriterium (signifikante Änderung) definiert, welches bei Eisenbahnanlagen die Erteilung einer Betriebsbewilligung erforderlich macht. Die entsprechende Definition findet sich in Artikel 1a.

Art. 8 Abs. 2

Werden Eisenbahnfahrzeuge wesentlich geändert, ist eine Betriebsbewilligung erforderlich. Eine Änderung ist wesentlich, wenn sie negative Auswirkungen auf die Sicherheit haben kann (sicherheitsrelevante Änderung), wenn eine Funktion oder die Nutzung des Fahrzeugs geändert wird oder wenn die Änderung Auswirkungen auf die Behindertengerechtigkeit des Fahrzeugs hat.

Bei Eisenbahnfahrzeugen ist die Erteilung einer Betriebsbewilligung nach Änderungen also der Regelfall. Lediglich unwesentliche Änderungen sind hier ausgenommen. Anders liegt der Fall bei Eisenbahnanlagen: Hier ist die Erteilung einer Betriebsbewilligung nach Änderungen die Ausnahme, vgl. Erläuterung Art. 8 Abs. 1.

Art. 8 Abs. 7

Die Regelung entspricht Artikel 3 Absatz 3 VPVE. Es ist beabsichtigt, die Richtlinie zur VPVE auf die Phase zwischen Plangenehmigung und Betriebsbewilligung auszudehnen.

Art. 8a Abs. 4

Neu wird das Kriterium definiert, welches in der Regel eine Prüfung durch eine fachkompetente, unabhängige Stelle erforderlich macht. Ein entsprechendes Kriterium war bislang weder in Art. 6 Abs. 3 EBV für das Plangenehmigungsverfahren noch in Art. 8a Abs. 4 EBV für das Betriebsbewilligungsverfahren enthalten.

Das massgebliche Kriterium "hohe Sicherheitsrelevanz" wird bei Art. 1a erläutert.

Auf eine Prüfung durch einen Sachverständigen kann insbesondere in folgenden Fällen verzichtet werden:

1. beim Einsatz von Teilen, deren Sicherheit bereits in Rahmen eines Typenzulassungsverfahrens nachgewiesen wurde;
2. wenn ein Sachverständigenbericht nicht dazu beiträgt, das Risiko zu reduzieren.

Davon nicht berührt bleibt die Überprüfung (4-Augenprinzip) des Vorhabens (durch den Gesuchsteller) nach den fachspezifischen Vorgaben (zB: Validierung, SIOP, etc.)

Art. 8b

Die Bestimmung stellt klar, dass ein Sicherheitsbericht auf einer Sicherheitsanalyse beruht (Abs.2). Er zeigt auf Stufe des Plangenehmigungsgesuchs auf, welche Massnahmen erforderlich sein werden, um ein vorschriftskonformes und sicheres Objekt in Betrieb nehmen zu können (Abs. 3).

Die Sicherheitsanalyse bildet bei allen Vorhaben auch die Basis um festzustellen, ob es sich um eine signifikante Änderung handelt, welche gemäss Artikel 8c EBV einen Sicherheitsbewertungsbericht einer GSM-Prüfstelle erforderlich macht.

Art. 8c

Ist aufgrund einer signifikanten Änderung eine Risikobewertung und ein Sicherheitsbewertungsbericht nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 erforderlich, muss damit eine GSM-Prüfstelle beauftragt werden, die den Anforderungen von Art. 15s ff. EBV entspricht.

Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 finden auf alle signifikanten Änderungen Anwendung, also neben solchen baulicher Art auch auf solche betrieblicher oder organisatorischer Art.

Erfüllt eine unabhängigen Prüfstelle bzw. ein Unternehmen, welches unabhängige sachverständige Personen beschäftigt, die erforderlichen Anforderungen an Fachkompetenz und Unabhängigkeit, kann

dieselbe unabhängige Prüfstelle sowohl mit der Erstellung von Sicherheitsbewertungsberichten gemäss Art. 8c EBV, Konformitätsbescheinigungen betr. NNTV gemäss Art. 15j EBV als auch mit Sachverständigenprüfberichten gemäss Art. 15k EBV beauftragt werden.

Es besteht die Absicht, anstelle auf die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 auf die geänderte Version zu verweisen, vorausgesetzt die entspricht dem auf der Homepage der Europäischen Eisenbahngagentur publizierten Entwurf <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Recommendation-on-the-revision-of-the-CSM-on-risk-evaluation-and-assessment-.aspx> und wird rechtzeitig verabschiedet.

Art. 15a

Mit dieser Bestimmung wird festgelegt, wann und in welchem Umfang Fahrzeuge und Infrastruktur den TSI entsprechen müssen.

Grundsätze:

1. Bestehende Fahrzeuge und bestehende Infrastruktur müssen grundsätzlich nicht an die TSI angepasst werden, solange sie nicht geändert oder erneuert werden.
2. Alle bestehenden und neu zuzulassenden normalspurige Fahrzeuge können weiterhin - also sowohl vor als auch nach einer TSI-konformen Erneuerung der Infrastrukturen - auf allen Infrastrukturen verkehren. Die Einteilung der Infrastruktur in drei Kategorien ist hierfür nicht von Belang. Dies wird durch das Migrationskonzept betreffend Zugsicherungsausrüstung sichergestellt. Einzige Einschränkungen:
 - a) Fahrzeuge, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind, können nicht auf den mit ETCS L2 ausgerüsteten Strecken verkehren.
 - b) Fahrzeuge, die nur mit ETCS ausgerüstet sind, können nicht auf den Strecken fahren, die noch nicht migriert sind. Ab 2015 werden voraussichtlich die Nord-Südkorridore und ab 2018 das gesamte normalspurige Netz migriert sein.

Weitere zugskonfigurations- bzw. streckenspezifische Einschränkungen können sich allenfalls aus der Zulassung in Verbindung mit den jeweiligen technischen Netzzugangsbedingungen der Infrastrukturbetreiber ergeben.

3. Wird normalspurige Infrastruktur erneuert, so haben die erneuerten Teile den TSI und der EBV zu entsprechen.
4. Neue Fahrzeuge, deren Zulassungen grenzüberschreitend anerkannt werden sollen, haben den TSI und der EBV zu entsprechen.
5. Neue Fahrzeuge, die nicht im Ausland verkehren sollen, können weiterhin in Abweichung von den TSI (insbesondere auf Basis von EBV/Ab-EBV) bewilligt und erneuert werden, soweit überwiegende Gründe gegen eine Anwendung der TSI sprechen. Hierfür ist der Nachweis der Sicherheit und Interoperabilität gemäss Art. 5 Abs. 2 EBV zu erbringen.
6. Widersprechen sich TSI und EBV, so gehen grundsätzlich die TSI vor. Ausnahme: Wurde eine bestimmte Bestimmung von EBV, AB-EBV oder FDV als nationale technische Vorschrift (NNTV) notifiziert, so geht diese Bestimmung den TSI vor.
7. Als nationale Besonderheiten, die beibehalten werden, gelten grundsätzlich die nationalen technischen Anforderungen aus EBV, AB-EBV sowie FDV, welche die Schweiz der OTIF gemäss Artikel 12 APTU notifiziert hat und auch der EU notifizieren wird (sog. notifizierte nationale technische Vorschriften, NNTV).

So wird insbesondere keine Änderungen an der schweizerischen Stromversorgung und der Stromabnehmerbreite/Stromabnehmerraum vorgesehen.

Auch werden zusätzliche nationale Anforderungen an Fahrzeuge, welche enge Bögen befahren (Radien < 250m) weiterhin erforderlich bleiben. Gleiches gilt für Fahrzeuge, die Strecken mit grossen Steigungen (mit bis zu 35 z.T. 50 Promille) befahren.

Anforderungen an die Infrastruktur:

Die Kategorien (rot - hellgrün - dunkelgrün) erlauben keine Aussagen über den Ist-Zustand, sondern lediglich über den angestrebten Zustand dieser Strecken.

Für bestehende Infrastrukturen entsteht durch das Inkrafttreten der Bestimmungen betreffend Interoperabilität grundsätzlich kein Anpassungsbedarf, solange und soweit sie nicht erneuert oder geändert werden.

Rote Strecken:

Die rot dargestellte normalspurige Infrastruktur wird von der Einführung der Interoperabilitätsrichtlinie nicht berührt. Sie wird nach EBV / AB-EBV instandgehalten, erneuert oder geändert..

Hellgrüne Strecken:

Hellgrüne Strecken müssen anlässlich von Erneuerungsmassnahmen/Umrüstungsmassnahmen die erneuerten Elemente in Einklang mit denjenigen Anforderungen der TSI gebracht werden, welche für die Interoperabilität unabdingbar sind. Der Entwurf der Richtlinie, welche die massgeblichen Anforderungen enthält, ist Teil der Anhörung. Der Einbezug von Konformitätsbewertungsstellen (benannten Stellen) ist nicht erforderlich.

Dunkelgrüne Strecken:

Dunkelgrüne Strecken müssen anlässlich von Erneuerungsmassnahmen/Umrüstungsmassnahmen die erneuerten Elemente in Einklang mit den Anforderungen von TSI und EBV gebracht werden.

Für die erneuerten Bestandteile sind Konformitätsbescheinigungen von benannten Stellen erforderlich.

Bestehende Abweichungen von den TSI sollen mit hoher Priorität und - soweit möglich - bei jeder Erneuerungsmassnahme abgebaut werden (soweit keine permanenten NNTV bestehen).

Projektspezifische Abweichungen von den TSI wird das BAV nur im Einvernehmen mit Brüssel bewilligen.

Anforderungen an Fahrzeuge:

Die Antwort darauf, welchen Anforderungen ein Fahrzeug genügen muss, findet sich **nicht** in den Streckenkategorien dunkelgrün, hellgrün oder rot.

a) Bestehende Fahrzeuge

Bestehende (nach EBV AB-EBV zugelassene) Fahrzeuge können weiterhin (Triebfahrzeuge mit ZUB/Signum/ETM) grundsätzlich alle Strecken befahren ausser solche mit ETCS L2. (Die genauen streckenspezifischen Anforderungen ergeben sich aus den Zugangsbedingungen der IS-Betreiber und sollen zuk. dem nat. IS-Register entnommen werden können.)

b) Fahrzeuge für den nat. und int. Verkehr

Wird ein Fahrzeug nach TSI + NNTV gebaut, kann es grundsätzlich auf allen mit ETCS-ausgerüsteten Strecken (L2 und L1LS) fahren.

Die genauen streckenspezifischen Anforderungen ergeben sich aus den Zugangsbedingungen der IS-Betreiber und sollen zukünftig dem nat. IS-Register entnommen werden können.

Die Migration der Korridore (inkl. dunkelgrüner Strecken) auf ETCS ist bis 2015 geplant, die Migration des übrigen Netzes bis 2018. Wer auch auf nicht ETCS-migrierten Strecken fahren will, benötigt ZUB-Signum/ETM.

c) Spezialfahrzeuge

Für normalspurige Fahrzeuge, die nicht durch die TSI geregelt werden (insb. Fahrzeuge für Bau und Instandhaltung), gelten die Bestimmungen von EBV und AB-EBV. Dabei ist geplant, dass die AB-EBV zukünftig für diese Fahrzeugtypen die Berücksichtigung der TSI vorsehen werden, soweit deren analoge Anwendung zweckmässig erscheint.

Art. 15a Abs. 2

Dienstfahrzeuge sind Fahrzeuge, welche Eisenbahnunternehmen ausschliesslich im Eigengebrauch verwenden und nicht um Verkehrsdienstleistungen anzubieten.

Betriebsbewilligungen für normalspurige Fahrzeuge werden grundsätzlich - unter Vorbehalt der Einhaltung der jeweiligen technischen Netzzugangsbedingungen - für das gesamte normalspurige Netz erteilt, wenn sie nach den Bestimmungen für grenzüberschreitend interoperable Fahrzeuge (1a. Kapitel) gebaut werden.

Fahrzeuge, die nicht auf dem interoperablen Streckennetz eingesetzt werden sowie Dienstfahrzeuge können statt nach den Bestimmungen für grenzüberschreitend interoperable Fahrzeuge auch nach den allgemeinen Bestimmungen von EBV / AB-EBV gebaut werden. Dies schliesst einen Bau nach den Bestimmungen der TSI mit oder ohne Verwendung von Konformitätsbescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen (benannten Stellen) nicht aus.

Art. 15a Abs. 4

In dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass das BAV in einem Migrationskonzept festlegen kann, bis wann bestimmte Anlagenteile oder Fahrzeuge TSI-konform umgerüstet sein müssen, falls ohne eine entsprechende Umrüstung der freie Verkehr TSI-konformer Fahrzeuge nicht möglich wäre. Die Bestimmung ergänzt Art. 38 Abs. 4 EBV, die im Bereich der Sicherheitsanlagen und Telematikanwendungen gilt.

Art. 15b

Es gelten in der Schweiz die TSI jeweils in der Fassung, welche in den Anhang der EBV aufgenommen wurde. Will ein Gesuchsteller eine neuere Fassung einer TSI anwenden, weil dies für eine Mehrländerzulassung erforderlich ist, so hat er hierzu die Möglichkeit auf der Basis von Artikel 5 Absatz 2 EBV.

Art. 15c

Grundsätzlich gehen die TSI den Bestimmungen der EBV vor. Abweichungen bestehen insoweit, als das BAV in Sonderfällen Abweichungen notifiziert hat oder wenn es gemäss Art. 15f projektspezifische Abweichungen bewilligt hat.

Art. 15d/e

In diesen Bestimmungen wird geregelt, wann eine Betriebsbewilligung erforderlich ist. Mit der Betriebsbewilligungspflicht ist aber noch nicht entschieden, in welchem Umfang das Vorhaben den TSI entsprechen muss.

Die Antwort in welchem Umfang ein Neubau, eine Erneuerungs- oder Änderungsmaßnahmen den TSI entsprechen muss, ergibt sich vielmehr aus den Artikeln 15a - 15c und 15f.

Art. 15e

Aus Art. 23d EBG i.V.m. Art. 15e EBV ergibt sich, dass Erneuerungen und Änderungen eines Teilsystems grundsätzlich keiner Betriebsbewilligung bedürfen. Eine Betriebsbewilligung ist nur dann erforderlich, wenn durch die Änderung die Leistung des Teilsystems verbessert wird (sog. Umrüstung), oder wenn die Änderung eine signifikante Änderung darstellt (vgl. Erläuterung zu Art. 1a).

Art. 15f

Abs. 2:

Hierdurch wird dauerhaft gewährleistet, dass anlässlich von Umbauten und Erneuerungen keine Massnahmen getroffen werden, welche die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würden oder die Interoperabilität mit dem bestehenden System (vgl. Art. 9 Abs. 1 lit. b und d der RL 2008/57/EG).

Abs. 4:

Absatz 4 ist durch Art. 23b Abs. 2 EBG abgedeckt, hat aber keine Entsprechung in der Interop-RL. Man hätte so eine Art dauerhafte Übergangsbestimmung, die bei fehlerhaften TSI oder Innovationen angewandt werden könnte. Die Konformität mit den TSI könnte natürlich nicht bescheinigt werden, aber wenigstens wäre das Fahrzeug auf nationaler Ebene bewilligungsfähig.

Auf Basis dieser Bestimmung können weiterhin Fahrzeuge auf der Basis von EBV/AB-EBV bewilligt werden, die ausschliesslich innerhalb der Landesgrenzen eingesetzt werden, beispielsweise Fahrzeuge für den Schienenunterhalt.

Ebenfalls könnte ein Fahrzeug bewilligt werden, das ganz überwiegend den konventionellen TSI entspricht und in den entscheidenden Punkten weitergehenden Anforderungen (zB aus TSI HGV), die für eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erforderlich sind.

Art. 15k

Dieser Artikel regelt, wann eine Konformitätsbescheinigung einer benannten Stelle (notified body) erforderlich ist.

Abs. 1

Eine Konformitätsbescheinigung betreffend die Einhaltung der TSI (und damit eine vollständige Konformität der entsprechenden Interoperabilitätskomponente oder des entsprechenden Teilsystems) ist nur insoweit erforderlich, als die Komponente bzw. das Teilsystem geändert wird.

Die Konformitätsbewertungsstelle (benannte Stelle) darf die Konformität der Komponente(n) bzw. des Teilsystems natürlich nur insoweit bescheinigen, als das Vorhaben tatsächlich den TSI entspricht.

Wird eine "Konformitätsbescheinigung" für ein Teilsystem ausgestellt, welches nur in Teilen oder nur in einer bestimmten Phase des Prüfverfahrens den TSI entspricht, so muss aus der Bescheinigung hervorgehen, inwieweit die Konformität mit den TSI bescheinigt wird (Vgl. Art. 18 Abs. 4 der RL 2008/57/EG).

Art. 15l

Dieser Artikel regelt, wann eine Konformitätsbescheinigung einer Konformitätsbewertungsstelle NNTV (in der Funktion als benannte beauftragte Stelle / designated body) erforderlich ist.

Art. 15m

Dieser Artikel regelt, wann ein Prüfbericht eines Sachverständigen erforderlich ist.

Art. 15n

Der Gesuchsteller muss entsprechend seiner Verantwortung (vgl. Art. 10 Abs. 1 EBV) selbst erklären, dass das Projekt vorschriftskonform ausgeführt wurde und sicher betrieben werden kann. Soweit er das Vorhaben nicht selbst realisiert hat, sollte er von den Herstellern und Erstellern entsprechende Nachweise und Erklärungen verlangen.

Art. 15o

Art. 15o Abs. 1 und 2 entspricht der Regelung von Art. 23 Abs. 1 und 2 der RL 2008/57/EG.

Art. 15o Abs. 2 gewährleistet überdies, dass ausländische Betriebsbewilligungen auch insoweit anerkannt werden, als die ausländischen Vorschriften mit den schweizerischen Vorgaben übereinstimmen.

Art. 15t ff.

Das Kapitel 1b regelt die Anforderungen an unabhängige Prüfstellen.

Die Anforderungen an Benannte Stellen, welche Konformitätsbescheinigungen hinsichtlich TSI ausstellen sind in Abschnitt 1 Art. 15q - 15s geregelt.

Die Anforderungen an die übrigen unabhängigen Prüfstellen welche Sicherheitsbewertungsberichte, Sachverständigenprüfberichte oder Konformitätsbescheinigungen hinsichtlich der notifizierten nationalen Vorschriften verfassen sind in Abschnitt 2 Art. 15t – 15 x geregelt.

Art. 15u

Das Unabhängigkeitserfordernis schliesst nicht aus, dass eine unabhängige Prüfstelle beim Hersteller oder Erbauer (z.B. Eisenbahnunternehmen) des zu prüfenden oder bewertenden Gegenstands angestellt ist. Voraussetzung ist, dass er bezüglich des Prüfungsgegenstandes nicht vorbefasst war (Abs. 1) und die organisatorischen und vertraglichen Regelungen Gewähr für eine unabhängige Prüfung bieten.

Art. 15x

Die Haftung und die Haftpflichtversicherung einer unabhängigen Prüfstelle dienen in erster Linie der Absicherung des Auftraggebers, falls dieser im Haftungsfall bei einer unabhängigen Prüfstelle Regress nehmen möchte. Daher obliegt es dem Auftraggeber, darauf zu achten, dass er nur dann eine unabhängige Prüfstelle beauftragt, wenn diese bereit ist, in genügendem Umfang für den Inhalt seines Sicherheitsbewertungsberichts, seines Sachverständigenprüfberichts oder seiner Konformitätsbescheinigung einzustehen. Ebenfalls muss der Auftraggeber wissen, wie hoch die Versicherungsdeckung der unabhängigen Prüfstelle sein muss, damit er ihn beauftragt.

Art. 83a

Abs. 5

Für Güterwagen, die grenzüberschreitend eingesetzt werden, besteht schon heute über das Recht der OTIF eine Zertifizierungspflicht für die Stelle, die für die Instandhaltung verantwortlich ist. Dementsprechend ist hier keine Übergangsfrist erforderlich.

Abs. 6

Bis Ende 2014 können Vorhaben, die sich bei Inkrafttreten der Änderungen in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, noch nach altem Recht bewilligt werden. Dies gilt sowohl für die materiellen als auch die prozeduralen Anforderungen (Nachweisführung).

Es besteht für solche Vorhaben also ein Wahlrecht des Gesuchstellers. Das Wahlrecht wäre nur dann und insoweit eingeschränkt, als eine Realisierung nach altem Recht die Interoperabilität oder Sicherheit gefährden würde.

Ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium besteht dann, wenn nach bisherigem Recht geplant und soweit disponiert wurde, dass eine Umstellung auf neues Recht mit nicht unerheblichem Aufwand oder Kosten verbunden wäre.

Abs. 7

Nach Ende 2017 können normalspurige Fahrzeuge, die auf dem interoperablen Streckennetz verkehren, nur noch in Anwendung von Art. 5 Abs. 2 in Abweichung von den TSI zugelassen werden. Der Gesuchsteller muss dann also aufzeigen können, dass hieraus keine Nachteile für die Sicherheit und Interoperabilität entstehen.

Abs. 12

Es geht darum, dass das BAV die Möglichkeit haben muss, bezüglich der heute vorhandenen TSI noch Abweichungen nachzumelden, wenn noch weitere Unvereinbarkeiten mit dem schweizerischen System entdeckt werden.

Nicht Gegenstand dieser Übergangsbestimmung, sondern einer Vereinbarung mit der EU über die Integration der Interop- und der Sicherheitsrichtlinie ins LVA sind Regelungen, innert welcher Frist die Schweiz Abweichungen melden muss, wenn neue TSI erlassen oder bestehende TSI geändert werden.



Stand: 04.09.2012

Erläuterungen zur Änderung der Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE; SR 742.142.1)

1. Ausgangslage

Mit der Übernahme der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie der EU im Eisenbahnbereich im Rahmen des 2. Teilschritts der Bahnreform 2 per 1. Juli 2013 werden neue Anforderungen an den Inhalt von Planvorlagen gestellt. Die heutige Auflistung in Artikel 3 VPVE muss deshalb den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Im Zuge der Neufassung von Artikel 3 VPVE wird auch die vom BAV gestützt auf Artikel 3 Absatz 3 VPVE (Stand 01.08.2012) erlassene Richtlinie "Anforderungen an Planvorlagen" vom 1. März 2000 vollständig überarbeitet.

Die Verordnungsänderung im Zuge der Bahnreform 2.2 wird zum Anlass genommen, auch Artikel 6 VPVE betreffend Baubeginn neu zu fassen.

Die Anpassung von Artikel 3 VPVE ist auf die Änderung der Eisenbahnverordnung (EBV) abgestimmt.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

- 2.1 In Artikel 3 Absatz 1 VPVE werden die ab 1. Juli 2013 einzureichenden Planunterlagen aufgeführt. Die bisherige Auflistung der wichtigsten Unterlagen auf Verordnungsstufe hat sich bewährt und wird - angepasst an den künftigen Rechtszustand - weitergeführt. Dabei wird differenziert in Unterlagen, welche in jedem Plangenehmigungsverfahren (Absatz 1) einzureichen sind und solchen, welche zusätzlich auf teilweise interoperablen (Absatz 2) und voll interoperablen Strecken (Absatz 3) einzureichen sind.

Die materiellen und formellen Inhalte der einzelnen einzureichenden Unterlagen werden in der vollständig überarbeiteten Richtlinie des BAV zu Artikel 3 VPVE und Artikel 8 Eisenbahnverordnung "Anforderungen an Planvorlagen" geregelt. Der neu in den Titel dieser Richtlinie aufgenommene Verweis auf Artikel 8 Eisenbahnverordnung (EBV) ist insofern geboten, als in diese Richtlinie nunmehr auch Anforderungen an die Unterlagen für das Betriebsbewilligungsverfahren - so ein solches in der Plangenehmigung angeordnet worden ist - aufgenommen werden.

- 2.2 Artikel 3 Absatz 2 VPVE (Stand 01.08.2012), wonach die Genehmigungsbehörde bei Bedarf zusätzliche Unterlagen verlangen kann, wird durch die Einfügung der zwei unter Ziffer 2.1 erwähnten zusätzlichen Absätzen neu zu Absatz 5, während Absatz 3, worin die Kompetenz des Bundesamtes für Verkehr BAV begründet wird, Richtlinien über Art, Beschaffenheit, Inhalt und Anzahl der einzureichenden Unterlagen zu erlassen, aus den gleichen Gründen neu zu Absatz 6 von Artikel 3 VPVE wird.

- 2.3 Die Änderung wird zum Anlass genommen, Artikel 6 Absatz 3 VPVE neu zu fassen. Die Formulierung, wonach mit dem Bau erst gestützt auf eine rechtskräftige Plangenehmigung begonnen werden darf, hat verschiedentlich zu Kritik geführt. Das Bundesgericht hat in seinem Entscheid 133 II 130 festgehalten, die Gesetzmässigkeit dieser Bestimmung sei zweifelhaft.



Es hat zur Begründung angeführt, die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung umfasse nach Artikel 18 Absatz 3 Eisenbahngesetz (EBG) sämtliche Bewilligungen, welche das Bundesrecht vorsehe. Kantonale und kommunale Bewilligungen seien nicht erforderlich (Art. 18 Abs. 4 EBG). Entsprechend gelte eine eisenbahnrechtliche Plangenehmigung als vollstreckbar, sofern sie nicht bei einer Rechtsmittelbehörde angefochten werde. Im Falle der Anfechtung könne die Plangenehmigung vollstreckbar sein, bevor sie in formelle Rechtskraft erwachsen ist, so wenn das dagegen erhobene Rechtsmittel keine aufschiebende Wirkung habe oder ihm diese durch die Vorinstanz im Sinne von Artikel 55 Absatz 2 VwVG entzogen worden sei. Des Weiteren stehe diese Bestimmung im Widerspruch zu Artikel 18k Absatz 3 EBG, wonach der Präsident der Schätzungskommission gestützt auf eine vollstreckbare Verfügung die vorzeitige Besitzeinweisung anordnen könne.

Diese Argumente sind schlüssig. Auf die Bedingung der Rechtskraft für den Baubeginn wird zugunsten einer flexiblen Lösung, wie sie bereits im Seilbahnrecht gilt, verzichtet.

- 2.4 Derzeit ist unbestimmt, ob und falls ja, inwiefern sich die Einführung des "New Approach" bzw. die Übernahme der Interoperabilitäts- und der Sicherheitsrichtlinie der EU auf die Verfahrensabläufe, insbesondere auf die Dauer der Verfahren auswirken werden. Entsprechend wird zum heutigen Zeitpunkt darauf verzichtet, für Artikel 8 VPVE Anpassungen der darin geregelten Behandlungsfristen vorzuschlagen. Die Behandlungsfristen gemäss Artikel 8 Absatz 1 VPVE umfassen weiterhin ausschliesslich die Dauer des Verfahrens vor dem BAV (ab dem Zeitpunkt, in welchem die Planunterlagen vollständig vorliegen, vgl. Art. 8 Abs. 2 VPVE) und schliessen Zustimmungsakte von Organen der EU nicht mit ein.



Erläuterungen zur Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)

1. Ausgangslage.

Die Änderung steht im Zusammenhang mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2.

2. Erläuterungen

Im Rahmen dieser Revision wurden allgemein verschiedene Begriffe präzisiert.

Art. 3

Unter Berücksichtigung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems vom 12. Mai 2011 (TSI Operation) der EU wurde die sicherheitsrelevante Begleitung des Zuges als Tätigkeit neu aufgenommen.

Art. 9

Aufgrund der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten wurde dieser Artikel dahingehend präzisiert, dass für den Führerausweis das BAV und für die Bescheinigung das Eisenbahnunternehmen verantwortlich ist.

Art. 13 und 29

Die Verwendung der Begriffe Dienstfähigkeit und Dienstuntauglichkeit mussten präzisiert werden.

Art. 38

Analog zu Art. 9 erfolgte auch hier eine Präzisierung der Verantwortlichkeiten.