

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

# **Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität)**

**Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung**

**Bern, im Januar 2005**

## Zusammenfassung

Mit dem Entwurf zur Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität) schlägt der Bundesrat vor, die EG-Interoperabilitätsrichtlinien<sup>1</sup> (Interop-Richtlinien) in das Schweizer Recht zu übernehmen. Die EU will mit den Interop-Richtlinien einerseits durch eine einheitliche technische Regulierung den sicheren Zugverkehr ohne Hindernislauf an den jeweiligen Landesgrenzen fördern. Andererseits geht es um den Abbau von technischen Handelshemmnissen für Eisenbahnmateriale.

Während der Vernehmlassung sind 70 Stellungnahmen eingegangen.

Ohne Ausnahme befürworten alle Vernehmlassungsteilnehmer klar die Übernahme der Interop-Richtlinien in Schweizer Recht. Insbesondere betont wird dabei der Stellenwert für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn. Die Mehrheit der Kantone erachtet eine schrittweise Umsetzung für notwendig. Verschiedene Teilnehmer fordern die Mitwirkung der Schweiz in den für die Ausarbeitung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zuständigen Gremien. Einige Teilnehmer sehen die Vermeidung von Sozialdumping als zentrale Aufgabe der Behörden. Mehrere Stellungnahmen fordern die Beachtung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Der Vorschlag des Bundesrates, auf die Möglichkeit der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ganz zu verzichten, fand geteiltes Echo. Während sich einige Teilnehmer gegen eine staatliche Stelle aussprechen (Trennung der Verantwortlichkeiten), fordern andere die Möglichkeit der Schaffung einer solchen staatlichen Stelle (Synergien, fachliche Kapazitäten). Eine dritte Gruppe erachtet es als zwingend, dass sichergestellt werde, dass in der Schweiz mindestens eine Konformitätsstelle geschaffen werde. Nicht primär relevant sei, ob diese staatlich oder privat organisiert sei.

Die Aufzählung der Eisenbahnstrecken, auf welchen die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommen sollen, führte zu einem breiten Spektrum von Meinungsäusserungen und zahlreichen, regionalbezogenen Forderungen. Teilweise (insb. VöV, IGÖV, LITRA, SBB) wird gefordert, vorerst nur einige Strecken mit internationalen Verbindungen zu definieren und dem Bundesrat die Kompetenz zu übertragen, entsprechend der nationalen und internationalen Entwicklung schrittweise weitere Strecken festzulegen.

Der vorliegende Bericht ist auch über die Internet-Adresse [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Business Info → laufende Vernehmlassungen einsehbar.

---

<sup>1</sup> 96/48/EG; 2001/16/EG. Einsehbar auf <http://europa.eu.int/eur-lex/de/index.html> oder [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) (→ Business Info → Rechtstexte) oder <http://www.admin.ch/alexandria/BAV.htm> (→ Interoperabilität). Bezug: Bundesamt für Verkehr, Abteilung Technik, Tel. 031 323 14 52, Fax 031 324 12 48.

## **Inhaltverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Auftrag .....	4
1.2	Eingeladene .....	4
1.3	Stellungnahmen .....	4
<b>2</b>	<b>Auswertung</b> .....	<b>4</b>
2.1	Generelle Haltung .....	4
2.2	Fragen .....	5
2.3	Übernahme der Interop-Richtlinien .....	5
2.4	Konformitätsbewertungsstelle .....	8
2.5	Eisenbahnstrecken .....	12
2.6	Diverses .....	17

## **Anhang** (Seite 19ff)

Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmer

## **Abkürzungen**

Interop	Interoperabilität
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
BAV	Bundesamt für Verkehr

# **1 Einleitung**

## **1.1 Auftrag**

Mit Beschluss vom 30. Juni 2004 beauftragte der Bundesrat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der Durchführung einer Vernehmlassung zum Entwurf der Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität).

Der Entwurf zur Änderung der Eisenbahnverordnung wurde der Vorlage zur Information beigefügt.

## **1.2 Eingeladene**

Der Vorsteher des UVEK hat mit Schreiben vom 16. Juli 2004 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

Zur Vernehmlassung wurden alle Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien sowie interessierte Fach- und Wirtschaftsorganisationen eingeladen.

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte bis am 15. Oktober 2004.

## **1.3 Stellungnahmen**

Insgesamt sind 70 Stellungnahmen eingegangen. (Vernehmlassende und ihre Abkürzungen vgl. Anhang).

# **2 Auswertung**

## **2.1 Generelle Haltung**

Der Vorschlag des Bundesrates zur Übernahme der Interop-Richtlinien in Schweizer Recht wird ausnahmslos unterstützt. Es wird politisch, technisch und wirtschaftlich als richtig erachtet, dass die Interop-Richtlinien übernommen werden. Es wäre nicht einzusehen, wieso Landesgrenzen eine Ursache für betriebliche und technische Differenzen sein sollten.

Die Abschaffung der technischen und betrieblichen Hindernisse wird angesichts der geographischen Lage der Schweiz und ihrer verkehrspolitischen Ziele als sinnvoll erachtet. Dies nicht nur im Interesse der ganzen Schweiz (Gütertransit, Anschluss an das EU-Hochgeschwindigkeitsnetz), sondern auch im Interesse der verschiedenen grenzüberschreitenden Agglomerationen.

Die Interop sei ein wichtiger Erfolgsgarant zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Schweiz. Die Übernahme der Interop-Richtlinien wird auch als eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung des Alpenschutzartikels gesehen.

Vor der Rolle des "First Movers" wird aus Kostengründen gewarnt. Die Schweiz müsse sich vergewissern, dass die Nachbarstaaten beim Aufbau der Interoperabilität in gleicher Form mitzögen.

## 2.2 Fragen

Das Vernehmlassungsschreiben enthielt folgende Fragen:

1. Teilen Sie die Grundzüge der Revisionsvorlage (Übernahme der Interop-Richtlinien)? Auswertung siehe Kapitel 2.3
2. Sind Sie mit dem Vorschlag, im Gesetzesentwurf auf die Möglichkeit der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ganz zu verzichten, einverstanden (Variante 1)? Auswertung siehe Kapitel 2.4
3. Wenn nein, würden Sie es vorziehen, dass der Bund (gemäss Variante 2) die Möglichkeit erhalten soll, bei Bedarf eine Konformitätsbewertungsstelle ("benannte Stelle") schaffen zu können (nicht jedoch zu müssen)? Auswertung siehe ebenfalls Kapitel 2.4
4. Sind Sie mit der Aufzählung der Eisenbahnstrecken, für welche die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommen sollen, einverstanden? Auswertung siehe Kapitel 2.5

## 2.3 Übernahme der Interop-Richtlinien

*Die Frage lautete: Teilen Sie die Grundzüge der Revisionsvorlage (Übernahme der Interop-Richtlinien)?*

Ohne Ausnahme befürworteten alle 70 Vernehmlassungsteilnehmer die Übernahme der Interop-Richtlinien in Schweizer Recht.

Die schrittweise Umsetzung wird als wichtig erachtet, damit der Aufbau der Interop auch wirtschaftlich verkräftbar sei. Ein solches Vorgehen stehe auch im Interesse der einzelnen Unternehmen. (KöV, ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, JU)

Für den VöV ist die Interop einer der Grundpfeiler, um die Marktchancen der Bahn im Wettbewerb mit der Strasse zu stärken. Der VöV erwartet von der Interop u.a. eine grössere Kapazität der Strecken, kürzere Wartezeiten an den Grenzen und kostengünstigeres Rollmaterial. Nach Ansicht des STV werde sich die Interop mit Reisezeitverkürzungen und Angebotsverbesserungen positiv auf die Attraktivität des Schweizer Tourismus auswirken. Für die SBB biete die Erhöhung der Interop auf dem europäischen Eisenbahnnetz neue Marktchancen und führe mittelfristig durch die Vereinheitlichung der Produkte zu einer Reduktion der Beschaffungskosten. Auch die BLS begrüsst die Vorlage, sei doch die Interoperabilität der Bahnen im Endergebnis eine gute Sache. So führten beispielsweise im internationalen Güterzugverkehr heutzutage insbesondere die Lok- und Lokführerwechsel an den Grenzen zu langen Aufenthalten. Der Abbau der Grenzaufenthalte sei daher dringend erforderlich (auch laut Hupac). Aus der aktuellen Diskussion zum Thema ETCS Level 2 werde ersichtlich, dass eine einheitliche Regelung dringend von Nöten sei.

Die BLS verweist jedoch auch auf den erheblichen Mehraufwand, der durch die Erreichung der Interop notwendig sei. Auch die SBB hält fest, dass die Einführungskosten der Interop sehr hoch seien und diesen Kosten kein entsprechender, flächendeckender Fahrgastnutzen gegenüberstehe. Zudem, so die SBB, werde sich die Übernahme der Interop-Richtlinien auf der Ebene der Verfahren negativ auswirken. Beispielsweise durch eine erhöhte Anzahl notwendiger Betriebsbewilligungen. Hinter diese Argumente stellt sich ebenfalls die LITRA.

Der VöV weist darauf hin, dass ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht zum Vorneherein feststehe. Die Interop-Verantwortlichen bei der EU-Kommission hätten denn auch anfangs Oktober 2004 festgehalten, dass für die technische Harmonisierung im Bahnwesen seitens der EU Finanzmittel bereit zu stellen seien. Der VöV ist deshalb der Auffassung, dass der Bund einen relevanten Finanzbeitrag leisten müsse. Man sei aber nicht blauäugig und denke, dass die Interop-Kosten alle vom Bund übernommen werden. Die Transportunternehmen erwarten deshalb vom UVEK, dass es zumindest Hand zu Lösungen biete, die möglichst kostengünstig seien, um das angestrebte positive Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen. Der erläuternde Bericht vom 30. Juni 2004 äussere sich zur Kostenfolge leider nur am Rande. In gleicher Richtung äussert sich die IGÖV. Auch die GdI erwartet vom Bund, dass er auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis achte. Bei einem zu hohen Mittelbedarf für die Umsetzung der Interop-Richtlinien dürften Finanzmittel in anderen wichtigen Bereichen des öffentlichen Verkehrs fehlen. Besonders für kleinere Bahnunternehmen fordern die SP und der SEV vom Bund finanzielle Unterstützung und Beratung für die Umsetzung der neuen Richtlinien.

Die Alpen-Initiative plädiert dafür, die Interop durch gezielte Umrüstung zu forcieren. Sie regt deshalb an, auf EU-Ebene einen internationalen Interop-Fonds vorzuschlagen. Dieser sollte es erlauben, dringend nötige Umrüstungen auf wichtigen Strecken schneller voranzutreiben, als dies aus rein nationaler Optik möglicherweise geschehen würde. Der Fonds wäre durch Beiträge aller Staaten und/oder Eisenbahngesellschaften zu speisen.

Obwohl die CVP die Stossrichtung der Vorlage sehr begrüsst, vermisst sie den Nachweis des tatsächlichen Nutzens. Bei der Diskussion der Kosten beschränke sich die Vorlage auf die Personalkosten, wobei nicht aufgezeigt werde, in welchem Bereich die neuen Stellen eingespart werden könnten. Ein grober, auf die Nachbarstaaten abgestimmter Zeitplan sowie die anfallenden Kosten für die Infrastruktur und das Rollmaterial sollten in die Vorlage aufgenommen werden.

In der Umsetzung solle darauf geachtet werden, dass durch die Übernahme der EU-Richtlinien das Zulassungsverfahren nicht unnötig erweitert und erschwert werde. Eine Straffung der schweizerischen Verfahren für die Planung und Bewilligung wäre eine Möglichkeit, einer Überregulierung entgegenzuwirken, regen die CVP und die SVP an. Die Einführung der Bewertung der TSI-Konformität der Teilsysteme sollte nach dem IVT und der SVI zum Anlass genommen werden, den heutigen Plangenehmigungsprozess einem Redesign zu unterwerfen und den gegenwärtigen Zeit- und Kostenaufwand zu senken. Dem IVT erscheint es zudem aus Verfahrensgründen wichtig, dass künftig eine parallele und nicht eine sequentielle Projektprüfung erfolge, um Kosten und Zeit zu sparen.

Einigen Vernehmlassungsteilnehmern dauert die Einführung der Interop zu lange. Während der sehr langen Übergangszeit entstünden Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit der Schiene. Ohne wesentliche Beschleunigung und bessere europaweite Abstimmung bestehe ein grosses Risiko, dass getätigte Aufwendungen für die Interop zur Fehlinvestition würden. (AGVS, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS).

Die SBB und die LITRA befürworten den Einsitz der Schweiz im Ausschuss nach Artikel 21 der Interop-Richtlinien. Nur so sei es für die Schweiz möglich, auf die TSI Einfluss nehmen zu können. Auch der Kanton TI zeigt sich besorgt, dass die Schweiz an der Gestaltung der TSI noch nicht beteiligt ist. Furrer+Frey kann die Bedeutung der Mitwirkung an der Erarbeitung der TSI nur unterstreichen. Der mit ungefähr 30 Stellenprozenten angegebene Aufwand je Teilsystem schein angemessen. Zudem sei die Mitwirkung an der Erarbeitung der Europä-

ischen Normen durch CEN und CENELEC wichtig. Die Bahnindustrie und die grösseren Bahnen seien in den letzten Jahren aktiv und erfolgreich beteiligt gewesen. Die Mitwirkung der Behörden wäre aber auch in der Normung, nicht nur bei den TSI nützlich. Für die FRC ist die Einflussnahme der Schweiz auf die TSI entscheidend.

Die schweizerische Bahnlandschaft zeichne sich aus durch pragmatische, wirtschaftliche Lösungen vor allem bei den Privatbahnen und privaten Operateuren sowie durch hohe Innovationskraft der lokalen Industrie. Die Schweiz müsse bei der Ausarbeitung der TSI prominent vertreten sein, um diese Vorteile auch in Zukunft sicherstellen zu können und um internationale Überreglementierungen zu vermeiden. Die Vertretung der Schweiz in den für die TSI zuständigen Gremien müsse durch Leute erfolgen, die eine direkte Rückkoppelung mit der Praxis hätten. (AGVS, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, VAP).

Der Kanton SO, der SEV und die BLS erachten eine gezielte Aufklärung (bsp. kleine Kurvenradien, grosse Steigungen/Gefälle) für notwendig, damit diese Faktoren bei der Suche nach europäischen Lösungen gebührend berücksichtigt würden. Gemäss VAP sei jedoch die Aufrechterhaltung spezifisch schweizerischer Gegebenheiten in den TSI mit äusserster Vorsicht zu handhaben und dürfe keinesfalls dazu führen, dass international zugelassene Güterwagen auf Schweizer Strecken nicht eingesetzt werden dürfen. Der VAP erwartet zudem von der Schweiz, dass sie die Verbindlicherklärung der TSI im Rahmen des Anhangs F COTIF 1999 fördere.

Der Kanton TI macht deutlich, dass die heutigen Bahnverkehrshindernisse nebst technisch-betrieblichen Faktoren oft durch Zollaktivitäten verursacht würden. Einige Hindernisse würden zudem durch die Bahnunternehmen selber verursacht. Die Herstellung der technisch-betrieblichen Interop genüge noch nicht, um den hindernisfreien, durchgehenden Zugverkehr zu bewerkstelligen. Ähnlich sehen das die transfair, die Hupac und die SVI. Die IGÖV spricht in ihrer Stellungnahme von der administrativen Interop, die zwingend ebenso schnell voranzutreiben sei wie die technisch-betriebliche. Mit dem so genannten Swiss-Corridor-T2-Verfahren sei ein Anfang in diese Richtung gemacht worden.

Der Kanton Nidwalden sieht die Interop als eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur, welche für die äusserst stark mit dem Ausland verflochtene schweizerische Wirtschaft von grosser Bedeutung sei. Die vorgeschlagene Gesetzesrevision fokussiere aber nur auf dem Transitverkehr. Die Ausdehnung der Interop auf das gesamte Normalspurnetz müsse das langfristige Ziel sein. Die Kantone AR und SG geben zu bedenken, dass es Interop-Probleme auch im regionalen Personenverkehr in den Grenzräumen gebe und damit entsprechender Handlungsbedarf bestehe. Wesentlicher Mehraufwand sowie fehlende, regionale grenzüberschreitende Verkehrsangebote seien immer noch Realität.

Der Kanton SO, die SP und der SEV weisen darauf hin, dass der Abbau von technischen und betrieblichen Schranken im Bahnverkehr Folgen für das Personal haben werde. So würden unter anderem Arbeiten wegfallen (z.B. Rangierbereich), Berufsbilder sich verändern (z.B. Lokführer/-innen) und die Auslandsätze zunehmen (z.B. Zugpersonal). Für die Unternehmen bedeute dies, dass sie ihrem Personal gegenüber stets Transparenz und hohes Verantwortungsgefühl walten lassen sowie für die nötige Weiterbildung sorgen müssten. Die Behörden hätten sie dabei zu unterstützen.

Die SP, der SEV und der SGB sehen eine zentrale Aufgabe der Behörde darin, dafür zu sorgen, dass die im Artikel 9 des Eisenbahngesetzes für den Zugang zum Schweizer Bahnnetz eingebauten Schranken gegen Sozial- und Lohndumping durchgesetzt werden. Auch das CP

will Sozialdumping vermieden haben. Der Alpen-Initiative ist es ebenfalls ein Anliegen, dass die an sich erwünschte Internationalisierung des Bahnverkehrs nicht zu Sozial- und Lohn-dumping führe. Ebenso wenig dürfe die Internationalisierung zu einer Senkung der Sicherheits- und Umweltstandards der Bahn führen. Die Eisenbahn sei nur darum den grossen Aufwand der öffentlichen Hand wert, weil sie in diesen Bereichen grosse Vorteile gegenüber dem Strassenverkehr und dem Luftverkehr aufweise und deshalb volkswirtschaftlich günstiger sei.

Die in Art. 22e des Entwurfs zur Revision des Eisenbahngesetzes verankerte Marktaufsicht geht der CVP allenfalls zu weit. Eine weitergehende Aufsicht entspreche nicht dem Grundprinzip der unabhängigen Konformitätsbewertungsstellen und verursache nur zusätzliche Kosten.

Die Schweiz, so die FDP, dürfe nicht den Fehler begehen, in die Interop zu investieren, ohne sich vergewissert zu haben, dass die EU-Mitgliedstaaten in ausgewogener Form das Gleiche täten. Auf die vergleichbare Umsetzung der Interop-Richtlinien in den Nachbarländern sei nach der GdI zu achten, um seitens der Schweiz Fehlinvestitionen zu vermeiden. Die SVP warnt davor, ihre grundsätzliche Unterstützung der Vorlage als eine Bestätigung zu verstehen, dass der Schweiz die Rolle des "First Movers" zukommen solle. Auch der VöV gibt zu bedenken, dass im Zweifelsfall Kosten treibende Pionier-Einführungen neuer Techniken, die durch Marktführer-Unternehmen grösserer Länder hinausgezögert würden, zu vermeiden seien. Im gleichen Sinne sieht dies die IGÖV. Die laufende ETCS-Einführung in der Schweiz zeige, dass der Preis, den ein kleines Land als Testlabor für die Industrie bezahle, sehr hoch sein könne. Für die LPS, den SGV und das CP ist es wichtig, dass sich die Schweiz bei der Finanzierung der Interop von den umliegenden EU-Mitgliedstaaten in keiner Weise beeinflussen lasse.

Die Kantone ZH, SO und AG mahnen, es müsse strikte darauf geachtet werden, dass die Interop die Kosten des Regionalverkehrs nicht erhöhte. Sollten daraus dennoch Kostensteigerungen im Regionalverkehr resultieren, seien die Mehrkosten der Kantone vom Bund zu übernehmen.

Für ausschliessliche Binnenverkehre sei zu vermeiden, dass die Interop zusätzliche Aufwendungen bei Fahrzeuginvestitionen, Zulassungen und Trassenpreise verursache. Dies gelte insbesondere dort, wo Binnenverkehre teilweise für die Interop ausgerüstete Strecken befahren, beispielsweise S-Bahnen, Regionalverkehr etc. (Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS, VAP).

## **2.4 Konformitätsbewertungsstelle**

*Die Fragen lauteten:*

- *Sind Sie mit dem Vorschlag, im Gesetzesentwurf auf die Möglichkeit der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ganz zu verzichten, einverstanden (Variante 1)?*
- *Wenn nein, würden Sie es vorziehen, dass der Bund (gemäss Variante 2) die Möglichkeit erhalten soll, bei Bedarf eine Konformitätsbewertungsstelle ("benannte Stelle") schaffen zu können (nicht jedoch zu müssen)?*

Eine Übersicht der Antworten enthält Tabelle 1.



	<b>Für die Variante 1</b>	<b>Für die Variante 2</b>	<b>Differenzierte Haltungen</b>
<b>Kantone</b>	KöV (1)  ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU (22)	SO (1)	TI (1)
<b>Parteien</b>	FDP, CVP, SVP, LPS, CSP (5)	SP, EVP (2)	---
<b>Verbände</b>	AGVS, ASTAG, economiesuisse, FRS, SGV, Swissrail, TCS, VAP (8)	Cargo Forum Schweiz, HKBB, SEV, SGB, transfair (5)	STV, VöV (2)
<b>Bahnen</b>	Hupac (1)	---	BLS, RM, SBB, SOB (4)
<b>Industrie</b>	Furrer+Frey, Schweizer Electronic, Siemens (3)	Josef Meyer, Matisa, Stadler (3)	---
<b>Weitere</b>	CP, FRC, NSBIV, Pro Bahn Schweiz, Suva (5)	Alpen-Initiative, GdI, IVT, SVI (4)	IGÖV, LITRA (2)
<b>Gerichte</b>	---	REKO/INUM (1)	---

*Tabelle 1: Positionen zur Frage, ob im Gesetzesentwurf auf die Möglichkeit der Schaffung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ganz zu verzichten ist.*

### **Voten für die Variante 1**

Die KöV, die Kantone und Swissrail befürworten die klare Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen Staat und Gesuchsteller bzw. Industrie und die Errichtung einer Konformitätsbewertungsstelle auf privater Basis. Zudem weisen sie darauf hin, dass bei einer formellen Möglichkeit einer staatlichen Stelle nie sicher sei, ob eine solche Stelle eingerichtet werde. Damit würden von privater Seite auch keine Aktivitäten in dieser Richtung entwickelt. Swissrail hält fest, dass seitens der Industrie der Wunsch bestehe, dass in der Schweiz Konformitätsbewertungsstellen entstünden und eine Unabhängigkeit vom Ausland erreicht werde.

Die Kantone weisen darauf hin, dass dieses Anliegen erneut geprüft werden könne und solle, falls sich später wider Erwarten zeigen sollte, dass eine staatliche Institution dennoch unerlässlich sei.

Die Konformitätsbewertungsstelle habe gemäss den Interop-Richtlinien zur Aufgabe, die Übereinstimmung mit den europäischen Spezifikationen zu prüfen. Demgegenüber habe das BAV die Einhaltung der weiterhin notwendigen, nationalen Vorschriften zu prüfen. Der Kanton Schwyz sieht darin einen hohen Koordinationsbedarf, weil auch in Zukunft eine minimale Flexibilität im Bahnsystem Schweiz zu gewährleisten sei.

Für die SVP ist inakzeptabel, vorsorglich die Staatstätigkeit auf einen Bahnmarkt auszudehnen, der über ein nicht geringes Wachstumspotential verfüge. Für die CSP ist der Schweizer Markt zu unbedeutend, um eine schweizerische Konformitätsbewertungsstelle auszulasten. Eine staatliche Stelle stünde zudem in Konkurrenz mit privaten Stellen.

Der AGVS, der ASTAG, der economiesuisse und der FRS sind der Ansicht, dass unterschiedliche Fachgebiete und eine speditive Auftragserledigung für eine Konformitätsbewertungsstelle gewisse Mindestkapazitäten voraussetzen. Es seien keine zwingenden Gründe für die Einsetzung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle ersichtlich. Die Aufgaben der Konformitätsbewertungsstelle könnten von privaten, unabhängigen und entsprechend qualifizierten Sachverständigenorganisationen in der Schweiz und in den EU-Mitgliedstaaten wahrgenommen werden. Der ASTAG lehnt die Übergabe dieser Aufgabe an die SBB oder eine allenfalls von der SBB AG kontrollierte Körperschaft ab.

Eine private Konformitätsbewertungsstelle entspreche besser dem Konzept der EU. Der Verzicht auf eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle zwingt angesichts der äusserst engen Verflechtungen zwischen Bund, Infrastrukturbesitzer, Betreibern und Bewilligungsbehörde zur Trennung der Verantwortlichkeiten und ermögliche die Unabhängigkeit einer Konformitätsbewertungsstelle. Artikel 15g Absätze 3 bis 5 des Entwurfs zur Änderung der Eisenbahnverordnung liessen in Bezug auf die Unabhängigkeit einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle Zweifel aufkommen. (TCS)

Die Erfahrungen mit den heutigen Konformitätsbewertungsstellen im Ausland seien durchwegs positiv, weshalb es keinen zwingenden Grund für eine staatliche Lösung gebe. Der VAP unterstütze daher die Bezeichnung privater Stellen. Diese hätten jedoch mit dem BAV und untereinander im Rahmen einer strukturierten Plattform regelmässigen Erfahrungsaustausch zu pflegen, damit ihr Sachwissen vernetzt und zentral zur Verfügung stehe.

Ziel sei eine schlanke, speditive Konformitätsbewertungsstelle mit wenig Bürokratie bei gleichzeitiger Gewährleistung der Sicherheitsanliegen. (Hupac).

Gestützt auf die Erfahrungen mit der Inverkehrbringung technischer Einrichtungen und Geräten sehe die Suva keinen Handlungsbedarf, die Möglichkeit der Einrichtung einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle zu schaffen. Als wichtig erachte sie jedoch, dass die Marktkontrolle gut und wirkungsvoll organisiert werde. Dazu gehöre dann auch das Engagement staatlicher Aufsichtsstellen.

Die NSBIV weist darauf hin, dass mit einer privatwirtschaftlichen, jedoch staatlich akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle die Eigenverantwortung des Herstellers gewahrt bleibe.

### **Voten für die Variante 2**

Eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle gewährleiste besser die notwendige Unabhängigkeit, die für eine Prüfstelle unabdingbar sei. (Kanton Solothurn, SP, SEV, SGB, transfair).

SP, SGB, transfair und IVT sind der Auffassung, eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle müsse zwingend vorgeschrieben werden.

Eine staatliche Stelle garantiere, dass beim Bund bereits vorhandenes Know-how bleibe. Eine staatliche Stelle könne zudem von Synergien profitieren. Auch mit erwünschten Preisvorteilen sei zu rechnen. (SP, SEV, SGB, Alpen-Initiative).

Die Grösse des Marktes Schweiz würde unweigerlich zu einem privaten Monopol mit Preisdiktat führen. Eine kostendeckende Gebührenordnung werde es auch dem Bund erlauben, Qualität und Leistung dieser neuen Stelle zu vernünftigen Kosten anzubieten. (transfair).

Die Anforderungen an eine Konformitätsbewertungsstelle setze gewisse Mindestkapazitäten voraus, die man beim Umfang der in der Schweiz anfallenden Arbeiten nur im Pool (z. B. mit dem BAV) wirtschaftlich vorhalten könne. Ohne Kooperation mit dem BAV sei die Überlebensfähigkeit einer Konformitätsbewertungsstelle in der Schweiz sehr fraglich. (Cargo Forum Schweiz).

Der Vorschlag zur Schaffung einer privaten Konformitätsbewertungsstelle sei zwar aus politischer Sicht verständlich, berücksichtige jedoch verschiedene praktische Aspekte nur ungenügend. Er sei deshalb nochmals zu überdenken. Dabei sei aber eine Übergabe dieser Aufgabe an die SBB oder eine von der SBB AG kontrollierte Körperschaft abzulehnen. (Cargo Forum Schweiz).

Nach Stadler gilt es vor allem, die Variante der Angliederung der Konformitätsbewertungsstellen an eine technische Hochschule bzw. ETH zu prüfen. Dabei könnten Synergien mit der Lehre und Forschung genutzt werden. Stadler erachtet es als zweifelhaft, ob die geforderte Unabhängigkeit einer privaten Konformitätsbewertungsstelle durch den Wettbewerb zwischen den wohl nicht sehr zahlreichen privaten Stellen erreicht werden kann.

Matisa berichtet von in mehreren EU-Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen mit Bewilligungen, Bewertungen und Zulassungen. Ihre Erfahrungen hätten gezeigt, dass staatliche Stellen die korrekte, gleich behandelnde Ausführung von Anträgen besser gewährleisten können als vergleichbare private Stellen.

Das IVT und der SVI befürchten, dass der Plangenehmigungsprozess noch zeit- und kostenaufwändiger werden könnte. Falls sich diese Gefahr mit einer staatlichen Konformitätsbewertungsstelle verhindern liesse, wäre man mit einer staatlichen Lösung einverstanden. Umso mehr als der Bund zur Erfüllung seiner Aufgaben in der Plangenehmigung auch dann nicht auf Interop-Fachkompetenz verzichten könne, wenn es nur private Konformitätsbewertungsstellen geben werde. Die damit verbundene Doppelspurigkeit würde nicht nur Mehraufwand verursachen, sondern es wäre insbesondere noch schwieriger, für diese Aufgaben genügend qualifizierte Spezialisten und Spezialistinnen zu finden.

Die Delegation der Konformitätsbewertung an private Stellen beinhalte das Risiko, dass das Know-how seitens des BAV verloren gehe. Der REKO/INUM scheint es deshalb legitim und wünschenswert, das Know-how seitens des Bundes aufrechtzuerhalten und eine staatliche Konformitätsbewertungsstelle in der Schweiz zu schaffen, mindestens aber sich diese Möglichkeit vorzubehalten. Die starke Stellung der Eisenbahnen in der Schweiz spreche für die Aufrechterhaltung des Know-hows seitens des Bundes. Dies garantiere auch, von der Industrie und ihrer Lobby unabhängige Entscheide zu fällen.

## Differenzierte Voten

Die BLS würde eine private Konformitätsbewertungsstelle sehr begrüßen. Die Variante 1 gewährleiste jedoch nicht, dass auch wirklich eine entstehe. Bei einer fehlenden Konformitätsbewertungsstelle in der Schweiz müssten sämtliche Konformitätsbewertungen bei ausländischen Stellen eingeholt werden. Dies könnte mit weiteren Nachteilen verbunden sein, wie etwa komplizierteren Verfahren, höheren Kosten und anderen Sprachen. Die BLS gibt weiter zu bedenken, dass die allgemeine Knappheit von Bahnfachpersonal schlechte Voraussetzungen für die kompetente Bestellung der neuen und zusätzlichen Fachgremien darstelle.

Aus Sicht der SBB ist zwingend, dass in der Schweiz mindestens eine effizient und kostengünstig arbeitende Konformitätsbewertungsstelle geschaffen werde. Die Konformitätsbewertungsstelle hat die Übereinstimmung der Teilsysteme und Komponenten mit den TSI zu bestätigen. Ohne eine schweizerische Stelle wären die SBB für eine ganze Anzahl Infrastrukturprojekte und Rollmaterialbeschaffungen auf ausländische Stellen angewiesen. Der Bundesrat müsse deshalb aktiv dafür sorgen, dass in der Schweiz mindestens eine Konformitätsbewertungsstelle errichtet werde. Ob privat oder staatlich, sei für die SBB von untergeordneter Bedeutung und hänge primär davon ab, ob der Schweizer Markt eine genügende Grösse hat, um ein privates Geschäftsmodell zu betreiben.

Eine Konformitätsbewertungsstelle könne privat oder staatlich sein. Entscheidend sei, dass es im eigenen Land eine solche gebe. (LITRA, RM).

Aus der Sicht der SOB ist es nicht so zentral, ob eine staatliche oder eine private Konformitätsbewertungsstelle geschaffen wird. Wichtig sei, dass die Anträge zügig und kostengünstig bearbeitet würden.

In Bezug auf das Rollmaterial stellt sich der Kanton Tessin hinter den Vorschlag des Bundesrates. Seitens der Infrastruktur ist der Kanton Tessin der Meinung, man müsse diejenige Lösung finden, die eine Verlängerung der heutigen Realisierungszeiten für Infrastrukturanlagen vermeide. Deshalb sei auch die Schaffung einer zusätzlichen Stelle nicht einzusehen. Die Sicherstellung der Konformität könnte über die heute angewendeten Verfahren der SBB und des BAV abgewickelt werden.

Der VöV, der STV, die IGÖV und die RM befürworten tendenziell eine private Lösung, schliessen aber ein staatliche Lösung grundsätzlich nicht aus.

## **2.5 Eisenbahnstrecken**

*Die Frage lautete: Sind Sie mit der Aufzählung der Eisenbahnstrecken, für welche die Interop-Richtlinien zur Anwendung kommen sollen, einverstanden?*

Eine Übersicht der Antworten enthält Tabelle 2.

	<b>einverstanden *</b>	<b>teilweise einverstanden</b>	<b>nicht einverstanden</b>
<b>Kantone</b>	BE, AR, SG, AG, TG, NE, GE, JU (8)	ZH, NW, FR, BL, TI, VD, VS (7)	LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, SH (8)
<b>Parteien</b>	FDP, SP, SVP, LPS, EVP, CSP (6)	CVP (1)	---
<b>Verbände</b>	AGVS, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, SEV, SGB, SGV, STV, Swissrail, TCS, transfair (12)	VAP, VöV (2)	---
<b>Bahnen</b>	BLS, RM (2)	Hupac, SBB, SOB (3)	---
<b>Industrie</b>	Furrer+Frey, Schweizer Electronic (2)	---	---
<b>Weitere</b>	FRC, GdI, IVT, SVI (4)	Alpen-Initiative, CP, IGÖV, LITRA, NSBIV, Pro Bahn Schweiz (6)	---
<b>Gerichte</b>	---	---	---

\* oder dagegen nichts einzuwenden, solange diese Aufzählung nicht abschliessend sei.

*Tabelle 2: Positionen zur Frage, ob man mit der Aufzählung der Interop-Strecken einverstanden ist.*

Die KöV verweist in dieser Frage auf die kantonalen Eingaben.

Der Kanton AI, die HKBB, die Josef Meyer, die Matisa, die Siemens, die Suva und die REKO/INUM verzichteten auf eine Stellungnahme zu diesem Aspekt. Stadler schliesst sich in diesem Punkt der Position von Swissrail an.

**Zusätzlich zum Vorschlag des Bundesrates geforderte Strecken, die sich in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem einfügen sollen:**

Kantone LU, OW, SO, TI:

- Olten – Luzern – Arth-Goldau

Kanton Freiburg:

- Vauderens – Villars-sur-Glâne, für die Kategorie geplant, solange die Entscheide für die Bahn 2000, 2. Etappe noch nicht gefällt seien.

Kanton Schaffhausen:

- (Singen) – Thayngen – Schaffhausen – Bülach – Oerlikon für die Kategorie geplant, gestützt auf die Botschaft über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochleistungsnetz.

Kantone Waadt und Wallis, LPS, SGV, CP:

- (Dijon) – Vallorbe – Lausanne – Brig [Paris – Mailand via Simplon] (Sicherstellung der Vernetzung der Westschweiz mit dem europäischen Eisenbahnnetz, Entlastung des Knotens Basel auf den Nord-Süd-Achsen für den Personen- und Güterverkehr)

SEV, BLS:

- Bern – Neuchâtel – Les Verrières – (Pontarlier – Frasnè)

**Zusätzlich zum Vorschlag des Bundesrates geforderte Strecken, die sich in das europäische konventionelle Eisenbahnsystem einfügen sollen:**

Kanton Zürich:

- Neuhausen – Winterthur (ICE Zürich – Stuttgart). Diese Strecke fordert ebenfalls die CVP. Einstweilen werde aus finanziellen Gründen die Strecke über Bülach bevorzugt. Nichtsdestotrotz bleibe diejenige über Winterthur zentral.
- Effretikon – Zürichbergtunnel – Zürich HB (ICE Zürich – Stuttgart)
- Oerlikon – Wallisellen – Dietlikon (Güterverkehr, ev. künftig internat. Personenverkehr)
- Altstetten – Verbindungslinie – Wiedikon / Zimmerbergbasistunnel (ICE Zürich – Chur, Güterverkehr)
- Altstetten / Wiedikon – Zürich HB – Oerlikon (Durchmesserlinie), für die Kategorie geplant. Die Projekte in Genf (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, CEVA) und Tessin (Mendrisio – Varese, MEVA) seien im Vergleich dazu erwähnt.

Kantone Schwyz, Appenzell A.Rh., St. Gallen:

- St. Gallen – Herisau – Rapperswil – Pfäffikon – Arth-Goldau – Luzern (Optimierung des Rollmaterialeinsatzes durch Verknüpfung der Strecke St. Gallen – Kreuzlingen – (Konstanz – Singen) mit dem Voralpenexpress)

Kanton Schaffhausen, Pro Bahn Schweiz:

- Schaffhausen – Trasadingen – (Waldshut) – Basel (DB-Linie), als Bestandteil der so genannten Ostschweizer Spange und zahlreicher Staatsverträge.
- Neuhausen am Rheinfall – Winterthur, als wichtige Umfahrungsmöglichkeit für den internationalen Güter- und Personenverkehr bei Unterbrüchen der Strecke Schaffhausen – Bülach – Zürich und weil bereits heute einzelne Personenzüge im Verkehr zwischen Zürich und Stuttgart über Winterthur verkehrten.

Kanton Thurgau, VöV:

- Weinfelden – Kreuzlingen – (Konstanz – Singen), begründet durch den bereits bestehenden internationalen Bahnverkehr zwischen Singen und Weinfelden.

Kanton Tessin, SP, SEV, VöV, SBB, Alpen-Initiative, GdI, IGÖV, LITRA:

- Giubiasco – Ranzo-S. Abbondio – (Pino-Tronzano – Luino)

Kanton Neuenburg, VöV, IGÖV:

- La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)

VöV, IGÖV:

- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)
- Bern – Biel (Umleitungsverkehr)
- Koblenz – (Waldshut)

RM:

- Solothurn – Burgdorf (viel internationaler Güterverkehr)

Pro Bahn Schweiz:

- Oerlikon – Wallisellen – Effretikon (teilweise internationaler Verkehr)
- Zürich HB – Stettbach – Dietlikon (teilweise internationaler Verkehr)
- Neue Linie Zofingen – Rothrist (z. B. für die Umleitung der Simplonstrecke)

## **Voten zum Aspekt Interop-Strecken**

Der Kanton Zürich beantragt, dass nach Vorliegen der definitiven Standards der EU die Zuteilung einer Strecke vorgängig mit den Standortkantonen abzusprechen sei. Dasselbe soll für eine spätere Umklassierung gelten.

Der Kanton Bern möchte sichergestellt wissen, dass die heutigen internationalen Verbindungen in den Kanton Bern – insbesondere die ICE-Verbindung nach Interlaken Ost und die TGV-Verbindung Paris – Neuchâtel – Bern – auch in Zukunft möglich sein werden, obwohl diese Strecken nicht dem Typ Interop der Hochgeschwindigkeit zugeordnet sind.

Die Kriterien für die Zuteilung der Eisenbahnstrecken in der Schweiz seien nicht nachvollziehbar, auch nicht deren Auswirkungen auf die künftige Netzgestaltung und die darüber abzuwickelnden Angebote. Diesbezüglich bestehe Klärungsbedarf. (LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL).

Der Kanton NW, die Alpen-Initiative und die NSBIV sprechen sich dafür aus, dass die Interop-Richtlinien auf das ganze Normalspurnetz Anwendung finden sollen. Da die TSI nur bei Neubau, Umrüstung und Erneuerung gelten, könnten die Interop-Richtlinien ohnehin erst langfristig Wirkung entfalten und die Kosten dürften sich in Grenzen halten. Auch aus der Sicht der SVI ist längerfristig die integrale Interop des gesamten Normalspurnetzes prüfenswert. Der Kanton NW und transfair erachten es als prüfenswert, inwieweit langfristig auch das Schmalspurnetz einbezogen werden sollte. Nur so werde es künftig möglich sein, tatsächlich einen Wettbewerb der Bahnbetreiber (Ausschreibungen) ohne technische Hindernisse zu haben.

Der Kanton Basel-Stadt wirft die Frage auf, ob mit der geplanten Strecke Basel – Olten – Rothrist (Einfügung in das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem) ein neuer Jura-durchstich gemeint sei.

Der Kanton Basel-Landschaft macht in seiner Stellungnahme darauf aufmerksam, dass er im Verbund mit den Kantonen der Nordwestschweiz und den SBB unter Einsatz beträchtlicher, eigener Mittel daran sei, die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen für eine moderne "Regio-S-Bahn Basel" zu schaffen. Der Kanton BL verlangt, dass der geplante regionale Personenverkehr in der Nordwestschweiz durch die geplante Einfügung der Ergolzthal-Strecke ins europäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem in keiner Weise und zu keiner Zeit tangiert werden darf.

Der Kanton St.Gallen betont die Wichtigkeit der raschen Umsetzung neuer grenzüberschreitender Verkehrsangebote für den Fern-, Regional- und Güterverkehr im Grenzgebiet. Im Rahmen der ersten Erweiterung der S-Bahn St. Gallen seien grenzüberschreitende Linien geplant. Für die bereits bestehenden und zusätzlich geplanten Produkte im Güterverkehr ab Wolfurt müsse die Interop der Ostschweizer Spange und der ausländischen Streckenabschnitte zu den grenznahen Knoten mit Priorität vorangetrieben werden. Nur so seien weitere Kosteneinsparungen durch Verzicht auf Mehrsystemlokomotiven möglich. Laut dem Kanton SG liessen sich Zubringerwege und Zeiten für viele Transporte deutlich verkürzen, sobald die Strecken zu und zwischen den Grenzbahnhöfen Buchs SG, St. Margrethen und Konstanz sowie den grenznahen Knoten Wolfurt (A), Bludenz (A) und Singen (D) interoperabel werden.

Vor dem Hintergrund der Realisierung des Regionalverkehrs Ticino – Lombardia (TILO) stellt der Kanton Tessin die Strecke Locarno – Bellinzona zur Diskussion. Es sei jedenfalls

mit allen Mitteln zu verhindern, dass technische Hindernisse von den Grenzen ins Landesinnere verschoben würden. Die Gefahr der Verschiebung von Inkompatibilitäten von der Grenze ins Landesinnere sehen ebenfalls die Alpen-Initiative, das IVT, die NSBIV und die SVI.

Der Kanton Waadt sieht in der Broye-Linie eine vorhandene Kapazitätsreserve. Deswegen erachtet er die Aufnahme dieser Linie in die Aufzählung der Interop-Strecken als prüfenswert.

Gemäss der FDP ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz die Einbindung der Ost-West-Achse ins europäische Eisenbahnnetz von kapitaler Bedeutung. Die LPS stellt einmal mehr eine Bevorzugung der Nord-Süd-Achsen gegenüber den Netzen der Ost- und Westschweiz fest.

Grundsätzlich sei die Aufzählung der im Vorschlag des Bundesrates genannten Strecken nicht als abschliessend zu verstehen. Die Bewertung der Interop müsse auf jeden Fall auch bei jedem künftigen Streckenneubau und/oder -ausbau erfolgen. (SP, transfair).

Die SVP, die HKBB und Swissrail fordern, dass trotz des räumlichen Geltungsbereichs der Interop-Bestimmungen die nationalen Zulassungen von Fahrzeugen oder Infrastrukturkomponenten auf dem gesamten schweizerischen Streckennetz gelten sollten. Der Kanton Schwyz sieht ansonsten als mögliche Konsequenz höhere Abgeltungen im Regionalverkehr.

Der AGVS, der ASTAG, das Cargo Forum Schweiz, der economiesuisse, der FRS und der TCS sind der Ansicht, dass angesichts der sich abzeichnenden Kapazitätsprobleme im Nord-Süd-Verkehr zu prüfen sei, welche Präjudizien die Interop-Kriterien für Hochgeschwindigkeitsstrecken auf die Trassenplanungen hätten. Für eine bestmögliche Kapazitätsausnutzung der NEAT-Strecken und insbesondere der langen Alpentunnels (sowohl mit Rücksicht auf den parallel laufenden Güterverkehr als auch im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit dieser Bauwerke) müssten gewisse Einschränkungen bezüglich Geschwindigkeiten möglich sein. Es wird unter anderem auf den Bericht des VöV vom Mai 2004 zum Thema "Technische Übersetzung der Nachfrageprognosen für den Schienengüterverkehr auf die Trassenkapazitäten 2010 – 2020" verwiesen.

Gemäss dem VAP muss das im Entwurf vorgeschlagene normalspurige Schienennetz für den konventionellen Verkehr so ausgerüstet sein, dass alle in Europa zugelassenen Güterwagen darauf verkehren können. Im Bereich der Anschlussgleise weist der VAP auf die Folgen der durch den Personenverkehr ständig erhöhten Ausbaustandards hin. Anschlussweichen, die in Betriebsgleise eingebaut sind, müssten zunehmend mit grossen Radien und mit Betonschwellen versehen werden, damit der Personenverkehr mit höheren Geschwindigkeiten und grösserem Komfort möglich werde. Die sehr massiven Mehrkosten sollten dabei gemäss Verursacherprinzip vom Personenverkehr alleine getragen werden, was leider von den SBB Infrastruktur als grösstem Netzbetreiber verkannt werde. Dies müsse auch bei der Einrichtung der Interop durch klare Vorschriften verhindert werden.

Der VöV, die IGÖV und die LITRA schlagen aus taktischen Gründen vor, vorerst nebst den Strecken gemäss dem Anhang 3 (Alpentransversalen) nur noch einen Ost-West-Güterverkehrskorridor sowie die Strecken mit internationalem Verkehr (z.B. TGV, ICE und Güterverkehr) aktuell festzulegen. Der Bundesrat könne später sehr kurzfristig und auf die internationale Entwicklung ausgerichtet das Netz in geeigneten Schritten weiter definieren. Ebenfalls in dieser Richtung äussert sich die Hupac. In einer ersten Phase sehen die SBB sogar nur die Festlegung der Nord-Süd-Achsen über den Gotthard und den Lötschberg. Dies hindere die Bahnen nicht daran, die TSI in ausgewählten Bereichen freiwillig anzuwenden.



Die SBB, das IVT, die LITRA und die SVI verlangen, dass ein Zusammenhang zwischen den Interop-Strecken und der Leistungsvereinbarung hergestellt werde. Die Leistungsvereinbarung mit Zahlungsrahmen müsse die Finanzierung der Interop sicherstellen. Gemäss den SBB dürften nur Strecken aufgenommen werden, wenn die entsprechende Finanzierung durch den Bund sichergestellt sei und andere nachfrageorientierte Infrastrukturprojekte dadurch nicht zurückgestellt werden müssten. Artikel 22b Absatz 2 des Revisionsentwurfs zum Eisenbahngesetz sei in diesem Sinne anzupassen.

Nach Meinung der SOB bestehen die wesentlichen Probleme nicht aufgrund beispielsweise der Lokwechsel an den Grenzen, sondern vielmehr aufgrund von fehlenden Trassen für die Güterzüge, des Vorrangs des Personenverkehrs vor dem Güterverkehr und der langsamen Abfertigung durch die Zollbehörden. An der Konkurrenzfähigkeit der Schiene ändere nur dann etwas, wenn es gelinge, mit interoperablen Sicherungsanlagen die Streckenkapazitäten zu erhöhen. Die SOB fragt sich deshalb, ob nicht mehr für die Konkurrenzfähigkeit der Schiene getan werden könnte, wenn die Mittel stattdessen in eine Steigerung der Trassenkapazitäten investiert würden.

Die Schweizer Electronic AG macht darauf aufmerksam, wie wichtig die langfristige Ausnahmeregelung bei den TSI sei, die sicherzustellen habe, dass bestehende, nicht TSI konforme Anlagen, auf Interop-Strecken im Einsatz bleiben können.

## **2.6 Diverses**

Es werde in der Schweiz auch weiterhin eine grosse Zahl Bahnen geben, die nicht unter die Interop-Regeln fallen. Angesichts des unvermeidbaren Zusatzaufwandes für den Erhalt der Konformitätsbescheinigungen sollten die für diese Bahnen heute geltenden Usancen nicht ohne Not geändert werden. Dem BAV verbleibe deshalb auch in Zukunft die entsprechenden Aufgaben sowie die Pflicht, fachlich und zahlenmässig genügend personelle Ressourcen vorzuhalten. Diese könnten zum Teil auch für die Konformitätsbewertungsstellen genutzt werden. (AGVS, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB).

Der TCS möchte die Interop-Vorlage nicht als Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene verstanden wissen, sondern als eine notwendige, gegenseitige Ergänzung der beiden Verkehrsträger.

Wichtig ist für die transfair und das IVT, dass die Vorlage zur Revision des Eisenbahngesetzes (Interoperabilität) und die Vorlage zur Bahnreform 2 aufeinander abgestimmt erfolgen. Beide Gesetzesrevisionen betreffen die Infrastruktur und erfolgen praktisch zeitgleich. Eine isolierte Inkraftsetzung der Interop-Regeln vor Abschluss der Bahnreform 2 sei weder sinnvoll noch notwendig.

transfair sieht, dass die Liberalisierung mit den vor allem im Sicherheitsbereich notwendigen Kontroll- und Überwachungssystemen etwas kostet. Deshalb scheine der erhöhte Aufwand bei Bund, Hersteller und Betreiber gerechtfertigt.

Die Bahnen sollten bei der Festlegung der Anforderungen (Art. 22f Eisenbahngesetz, neu) in geeigneter Weise beigezogen werden. (SBB, LITRA).

Es sei darauf zu verzichten, mit Art. 15c (neu) der Eisenbahnverordnung Anforderungen über die Interop-Richtlinien hinaus zu definieren. Art. 15c Bst. a bis c seien deshalb zu streichen. (SBB)

Die SBB erachten die Aussage im erläuternden Bericht in Ziff. 5.3.2.2 als unzutreffend, wonach die Umsetzung der technischen Interop-Anforderungen keine wesentlichen Mehrkosten verursachen werde. Ausserdem fehle eine Beurteilung der Auswirkungen der zusätzlichen Verfahren. Die neu notwendige Betriebsbewilligung für alle Teilsysteme bedeute einen hohen Zusatzaufwand und eine zeitliche und finanzielle Mehrbelastung der Projekte. Angaben dazu vermisst ebenfalls die LITRA.

Die SOB bezweifelt, dass die Einführung der technischen Neuerungen im Rahmen der Umbau- und Erneuerungskosten keine wesentlichen Mehrkosten verursachen wird (Seite 11 Erläuternder Bericht). Dabei führt sie als Beispiel die Sanierung des Wasserflutunnels an. Die Anpassung des Lichtraumprofils verursache Mehrkosten von rund drei Millionen Franken oder 20 %.

Furrer+Frey äussert folgende Bemerkungen im Detail:

- Art. 22e Abs. 3 (neu) Eisenbahngesetz: Die Einschaltung der Zollverwaltung in die Marktüberwachung sei überflüssig. Nach Meinung von Furrer+Frey müssten sowieso andere geeignete Massnahmen gegen das Inverkehrbringen nicht konformer Komponenten getroffen werden.
- Die Formulierung der Übergangsbestimmung im Entwurf der Änderung des Eisenbahngesetzes erschwere den neuen privaten Stellen die erfolgreiche Arbeitsaufnahme, weil die Kunden bis am 31.12.2008 auf andere Wege ausweichen können. Da bereits heute die Bewertung durch eine ausländische Konformitätsbewertungsstelle erfolgen könne, hält Furrer+Frey diese Übergangsbestimmung für überflüssig und kontraproduktiv.
- In Ziffer 2.4.2 des erläuternden Berichts werde darauf hingewiesen, dass staatliche Typenzulassungen für Interop-Komponenten inskünftig entbehrlich seien. Furrer+Frey geht davon aus, dass vom BAV bereits ausgestellte Typenzulassungen ihre Gültigkeit behalten werden.

Siemens empfiehlt zum Entwurf der Änderung des Eisenbahngesetzes folgende Präzisierungen:

- Art. 22c Absatz 2 Buchstabe b: "... Teilsystem, einschliesslich der für die Interoperabilität relevanten Schnittstellen ..."
- Art. 22e Absatz 2 Buchstabe d: Die Zugangsrechte für das BAV zu den Geschäftsräumen der Hersteller sollten eingegrenzt werden.
- Art. 22e Absatz 2 Buchstabe e: Das Abgeben von technischen Unterlagen in Englisch sollte möglich sein.
- Übergangsbestimmung: Siemens empfiehlt zu berücksichtigen, dass, bedingt durch die Eigenschaften der jeweiligen Bahninfrastruktur, bei Fahrzeugen auch nach dem 31.12.2008 nicht alle Aspekte der Interop erfüllt werden können. Demzufolge können in diesen Fällen keine Konformitätserklärungen ausgestellt werden.

## **Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmer**

### **Kantone**

KöV Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs  
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD,  
VS, NE, GE, JU.

Nicht bzw. nicht inhaltlich Stellung genommen haben: GL, GR

### **Politische Parteien**

FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz  
CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz  
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
SVP Schweizerische Volkspartei  
LPS Liberale Partei der Schweiz  
EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz  
CSP Christlich-soziale Partei

Nicht bzw. nicht inhaltlich Stellung genommen haben:

PST Parti suisse du Travail - POP  
SD Schweizer Demokraten  
--- Grüne Partei der Schweiz  
--- Lega dei Ticinesi  
EDU Eidgenössisch-Demokratische Union  
GB Grünes Bündnis  
--- Alternative Liste  
--- Solidarités

### **Verbände, Unternehmen, weitere Organisationen**

BLS BLS Lötschbergbahn AG  
CP Centre Patronal  
transfair Christliche Gewerkschaft Service public und Dienstleistungen Schweiz (nimmt  
gleichzeitig Stellung im Auftrag von Travail.Suisse)  
--- economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen  
FRC Fédération romande des consommateurs  
GdI Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs  
--- Hupac Intermodal SA  
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
IVT Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH  
IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr  
--- Josef Meyer Waggon AG  
--- Pro Bahn Schweiz – Interessenvertretung der Bahn-, Bus- und Tramkunden  
--- Schweizer Electronic AG (über Swissrail)

STV	Schweizer Tourismus-Verband
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Suva	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SEV	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Siemens	Siemens Schweiz AG
Stadler	Stadler Bussnang AG (über Swissrail)
Swissrail	Swissrail Export Association
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VAP	Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer
SVI	Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure

Nicht bzw. nicht inhaltlich Stellung genommen haben:

AAE	Ahaus Alstätter Eisenbahnen
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
---	Alcatel Schweiz AG
---	ALSTOM AG
---	Bombardier Transportation (Switzerland) AG
BSF	Bund Schweizerischer Frauenorganisation
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
FSKB	Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie
IVA	Interkantonaler Verband für Arbeitnehmerschutz
CIT	Internationales Eisenbahntransportkomitee
---	Interverband für Rettungswesen
---	Kader des öffentlichen Verkehrs
kv	Kaufmännischer Verband Schweiz
schweiz	
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
KSU	Kontaktstelle Umwelt
---	RJ Bahntechnik AG
SBV	Schweizerische Bankiervereinigung
SGAS	Schweizerische Gesellschaft für Arbeitssicherheit
SVWG	Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
---	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SBMV	Schweizerischer Baumeisterverband
---	Schweizerischer Feuerwehrverband
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein
VPOD	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
SVME	Schweizerischer Verband für Materialwirtschaft und Einkauf
---	Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
---	SWISSOIL-COMMERCE
---	Travail.Suisse (Auftrag zur Stellungnahme an transfair)
VSM	Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller
---	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels
VSA	Vereinigung Schweizerischer Angestelltenverbände

VSBTU	Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen
---	VT Verkehrs- und Industrietechnik AG
WEKO	Wettbewerbskommission
OCTI	Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel

Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen:

---	Alpen-Initiative
AGVS	Autogewerbe-Verband der Schweiz
---	Cargo Forum Schweiz bestehend aus und Stellungnahme unterzeichnet von SGL – Schweizerische Gesellschaft für Logistik, SSC – Swiss Shippers' Council, SPED-LOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft, VAP – Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer, HKBB – Handelskammer beider Basel, Groupement Fer.
---	Furrer+Frey AG (über Swissrail)
HKBB	Handelskammer beider Basel
Matisa	Matisa Matériel Industriel SA
NSBIV	NSBIV AG, Zertifizierungsstelle SIBE Schweiz
RM	Regionalverkehr Mittelland AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
TCS	touring club schweiz

### **Gerichtliche Instanzen**

REKO/INUM Eidgenössische Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt