

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Infrastruktur  
3003 Bern

12. Dezember 2012

## **Anhörung zur Umsetzung der EU-Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 1. Oktober 2012 wurden wir eingeladen, zur Umsetzung der EU-Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

economiesuisse ist mit der Stossrichtung des Umsetzungskonzeptes einverstanden. Die Umsetzung der EU-Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit in der Schweiz ist zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Bahnsystems dringend notwendig. Die historisch, entlang der nationalen Grenzen gewachsenen Bahninfrastrukturen stellen ein technisches Hindernis dar, welches den grenzüberschreitenden Bahnverkehr einschränkt und so schnell wie möglich aufgehoben werden muss.

#### *Mehr Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen*

Ein europaweit durchgehender Bahnverkehr ist ein entscheidender Schritt hin zu einer weitergehenden Marktöffnung im europäischen Schienenverkehr. Technisch nicht harmonisierte Infrastrukturbestandteile – z.B. Spurweite, Stromsystem, Lichtraumprofil, Wippenbreite des Stromabnehmers, Zugsicherung oder Automatisierung – verhindern einen effizienten grenzüberschreitenden Wettbewerb zwischen den europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Interoperabilität ist eine notwendige Voraussetzung für ein freies und effizientes Schienenverkehrssystem. Wir begrüßen daher die Anpassung der technischen Anforderungen an die Interoperabilitätsrichtlinie. Damit der Wettbewerb zwischen den EVU funktionieren kann, muss zusätzlich der diskriminierungsfreie Netzzugang gewährleistet sein.

### *Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern*

Interoperable Eisenbahnsysteme machen den Schienenverkehr nicht nur zuverlässiger und sicherer, sondern auch kosteneffizienter. Somit werden entscheidende Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der grenzüberschreitende Schienenverkehr von Personen und Gütern in Europa an Wettbewerbsfähigkeit gewinnt. Eine aufgrund von technischen Barrieren fragmentierte europäische Eisenbahn verspielt ihre Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern. Dabei wäre die Bahn gerade auf langen Distanzen eigentlich der geeignetste Verkehrsträger für den Gütertransport.

Der Aspekt der Interoperabilität ist insbesondere auch im Kontext der schweizerischen Verkehrspolitik von Bedeutung. Anstatt die Verlagerung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf die Schiene finanziell zu fördern, gilt es den Schienengüterverkehrsunternehmen geeignete Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, damit diese im Vergleich zur Strasse wettbewerbsfähige Transportleistungen anbieten können. Die Umsetzung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien ist ein Schritt in die richtige Richtung.

### *Mehr Wettbewerb bei den Zulieferern*

Durch die Harmonisierung der Bahninfrastruktur erwartet economiesuisse eine Defragmentierung des europäischen Marktes für Komponenten der Schieneninfrastruktur. In einem europäischen Markt profitieren EVU und Infrastrukturbetreiber von einem funktionierenden Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern von Infrastrukturbestandteilen. Einerseits können Schweizer EVU bzw. Infrastrukturbetreiber dadurch im Ausland kostengünstiger beschaffen. Dabei profitieren die Bahnen zusätzlich von einem breiteren Angebot und innovativen Produkten. Andererseits eröffnen sich dadurch für Schweizer Anbieter von Bahninfrastrukturbestandteilen Absatzchancen im europäischen Eisenbahnmarkt. Die hiesigen Unternehmen sind innovativ genug, um auch in einem europäischen Markt für harmonisierte Infrastrukturbestandteile kompetitive Produkte und Dienstleistungen anbieten zu können.

## **2. Detaillierte Bemerkungen**

### *Art. 5e Entw. EBV und Art. 5 Abs. 2 NZV*

Die Erleichterungen beim Netzzugang für Eisenbahnunternehmen, welche nur auf der eigenen Infrastruktur, sowie für Anschlussgleisbesitzer, welche zwischen Anschlussgleis und Bahnhofsgleis Verkehr durchführen, werden begrüsst (vgl. Art. 5e EBV). Allerdings sollten die Voraussetzungen für den Netzzugang solcher Fahrten auf ein Bahnhofsgleis weiter vereinfacht werden. Insbesondere der Versicherungsschutz von 100 Millionen Franken gemäss Art. 5 Abs. 2 NZV ist zu hoch angesetzt. Die in der Wirtschaft übliche Versicherungsdeckung von Anschlussgleisen mit 20 Millionen Franken sollte ausreichend sein.

### *Art. 5j Abs. 2 Entw. EBV*

Gegenüber der postulierten Anzeigepflicht bei der Zertifizierungsstelle und beim BAV sind Vorbehalte angebracht. Aus Sicht der Wirtschaft kann auf die Vorschrift verzichtet werden, da die für die Instandhaltung zuständige Stelle ohnehin der periodischen Kontrolle durch die Zertifizierungsstelle untersteht. Der Kreis der Verpflichteten ist zudem zu weit gefasst. Der Gesetzgeber sollte den privaten Akteuren im Güterverkehr mehr Vertrauen entgegenbringen.

Für detaillierte Bemerkungen zur Umsetzung der EU-Richtlinien über Interoperabilität und Sicherheit verweisen wir auf die Stellungnahme unseres Mitgliedsverbandes VAP, welche diesem Schreiben beiliegt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter