

**1. Basisinformationen
Informations de base
Dati di base**

Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Datum Date Data	Bemerkung von (Eisenbahnunternehmen, Verband etc.) Commentaire de (entreprise ferroviaire, organisation etc.) Autore del parere (impresa ferroviaria, associazione, ecc.)	Rückfragen bei: Name, Vorname, Firma, Adresse, Tel., Email Renseignements chez: Nom, Prénom, Entreprise, Adresse, Tél., Email Persona di contatto: cognome, nome, impresa, indirizzo, tel., e-mail
	6.6.2012	BLS AG, Infrastruktur, Netzentwicklung	Ulrich Schäffeler, Leiter Netzentwicklung, 058/327 30 11, ulrich.schaeffeler@bls.ch
	6.6.2012	BLS AG, Infrastruktur, Anlagen und Projekte, Sicherungsanlagen	Urs Guggisberg, Leiter Sicherungsanlagen, 058/327 29 83, urs.guggisberg@bls.ch
	8.6.2012	BLS AG, Infrastruktur, Anlagen und Projekte, Ingenieurbau	Alfred Meier, Leiter Ingenieurbau, 058/327 29 62, alfred.meier@bls.ch
	12.6.2012	BLS AG, Infrastruktur, Anlagen und Projekte, Fahrbahn	Peter Geiser, Projektleiter Fahrbahn, 058/327 30 29, peter.geiser@bls.ch
	10.6.2012	BLS AG, Unternehmenssteuerung, Sicherheit	Joëlle Vouillamoz, Leiterin Sicherheit, 058/327 30 18, joelle.vouillamoz@bls.ch
	12.6.2012	BLS AG, Unternehmenssteuerung, Public Affairs	Olivier Bayard, Leiter Public Affairs, 058/327 29 11, olivier.bayard@bls.ch

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

VORKONSULTATION / CONSULTATION PEALABLE / CONSULTAZIONE PRELIMINARE Bemerkungen / remarques / Parere	Umsetzung Bahnreform 2.2; Anpassungen EBV / NZV Réalisation réforme des chemins de fer 2.2; modifications OCF / OARF Attuazione Riforma delle ferrovie 2.2: modifica Oferr / OARF
---	--

2. Stellungnahmen zum Fragekatalog des BAV (siehe Einladungsschreiben zur Vorkonsultation)
Commentaires généraux concernant le catalogue de questions (voir invitation à la consultation préalable)
Parere relativo all'elenco di domande dell'UFT (v. lettera di avvio della consultazione preliminare)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Prise de position (e.a justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Änderungsvorschlag Modification proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			Frage / Question / Domanda 1.a	<p>1) Die Differenzierung «voll interoperabel» (dunkelgrün) und «teilweise interoperabel» (hellgrün) ist bezüglich Aufwand für Infrastrukturbetreiber eine entscheidende Abgrenzung: nicht nur der Aufwand bezgl. eingesetzter Infrastruktur, sondern insbesondere auch der prozessuale Aufwand (Gutachter, Prozesse, ...) unterscheidet sich enorm.</p> <p>2) Auf der Strecke Bern-Neuenburg kann bereits heute interoperabel verkehrt werden, ohne dass eine vollständige Interoperabilität gegeben wäre. Insofern bringt eine Heraufstufung auf „dunkelgrün“ keinen Mehrwert.</p> <p>3) Die Lötschberg-Bergstrecke ist als Ausweichroute zum LBT vorgesehen. Es ist dabei allerdings weder nötig (ein redundantes System muss nicht die gleiche volle Funktionalität aufweisen) noch machbar (z.B. Steigungen, Trassierung und Lichtraumprofil gemäss TSI), dass auf dieser Strecke ebenfalls volle Interoperabilität („dunkelgrün“) vorgegeben wird. Auch auf Strecken mit voller Interoperabilität müssen</p>	<p>1)+2)+3)+4) → Generell nur ein Minimum an Strecken auf „dunkelgrün“ (voll interoperabel) setzen. Hierbei können die TEN-T-Strecken als Referenz genommen werden.</p> <p>Aus Sicht BLS sind folgende Strecken auf teilweise interoperabel („hellgrün“) zu setzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuenburg-Bern - Lötschberg-Bergstrecke (mit Ausnahmeregelungen lösen, analog Bsp. Bhf. Mülönen) - Spiez – Interlaken/Ost. <p>„Stichstrecken“ ohne internationale Bedeutung sollen auf „rot“ belassen werden. Für BLS gehören hierzu die Strecken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bern- Schwarzenburg - Spiez - Zweisimmen - Hasle/Rüegsau – Sumiswald - Hasle/Rüegsau – Langnau. 		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Prise de position (e.a justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Änderungsvorschlag Modification proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
				<p>nationale Bauten und Anlagen, welche für den internationalen Verkehr keine Bedeutung haben, von den Vorgaben ausgenommen werden können.</p> <p>Bsp. Bahnhof Mülenen: Die max. Rampenneigung bei Bahnhöfen ist gemäss BehiG auf 12% beschränkt. Die EU lässt „nur“ eine max. Rampenneigung von 6% zu.</p> <p>4) Auf den Strecken Sumiswald – Huttwil und Sumiswald – Wasen ist heute der Bahnverkehr zu Bauzwecken vorübergehend stillgelegt. Diese Strecken sind von teilweise Interoperabel (hellgrün) auf „rot“ zu setzen</p> <p>5) Es gibt einzelne TSI-Kapitel, deren vollständige Einhaltung für die Erreichung von Interoperabilität gar nicht nötig ist. Beispiel = TSI „Eingeschränkte Personen“ oder TSI „Lärmvorschriften“.</p> <p>6) Bereits heute haben alle CH-Bahnen grösste Schwierigkeiten, mit den vorhandenen Geldmitteln die CH-Gesetze und –Vorgaben umzusetzen. Ein aktuelles Beispiel ist das BehiG. Deshalb muss durch einen hinreichend langfristigen Umsetzungshorizont sichergestellt werden, dass die Umsetzung der Interop-</p>	<p>4) → Die Strecken Sumiswald – Huttwil und Sumiswald – Wasen müssen von „hellgrün“ auf „rot“ gesetzt werden.</p> <p>5) → Überprüfen, welche TSI-Kapitel für voll interoperable Strecken („dunkelgrün“) wie weit eingehalten werden müssen. Hier soll die CH nicht vorsorglich die Maximalvariante übernehmen.</p> <p>6) → Einen hinreichend späten Zeitpunkt definieren, bis wann die „dunkelgrünen“ und „hellgrünen“ Vorgaben erfüllt sein müssen. Die eingesetzten Bahninfrastrukturen haben Lebensdauern von bis zu 80 Jahren. Es muss hier eine minimale</p>		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Prise de position (e.a justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Änderungsvorschlag Modification proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
				Vorgaben überhaupt machbar und realistisch wird.	„Besitzstandswahrung“ gewährt werden. Vorschlag = a) Bestehende Anlagen werden im Rahmen der ordentlichen Erneuerungen auf den benötigten Standard gebracht. b) Für Neuanlagen gelten die benötigten Standards sofort.		
			Frage / Question / Domanda 1.b	1) Der erste Satz des Kapitels 3 sagt nichts aus: „Die auf alle Eisenbahnunternehmen übertragbaren Inhalte der Sicherheits-RL sollen grundsätzlich für möglichst alle Eisenbahnunternehmen der Schweiz gelten.....“. Entweder gilt die Richtlinie oder sie gilt nicht. Das Ansinnen des BAV kommt hier nicht zum Ausdruck. 2) Geltungsbereich nur teilweise klar, da die Definition von „signifikante, sicherheitsrelevante Änderung“ nicht ganz klar ist (Definition hohe Komplexität und hohe Sicherheitsrelevanz fehlt). 3) Auch ist nicht klar, welche GSM in welchem Umfang wo gelten	1) ->Klar und unmissverständlich festlegen, für wen die Richtlinie gilt. Wenn es Ausnahmen gibt, dann eindeutig spezifizieren. 2) →Ergänzung der Definitionen „hohe Komplexität“ und „hohe Sicherheitsrelevanz“. 3) →Anwendung GSM präzisieren.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

			Frage / Question / Domanda 1.c	<p>1) Wir begrüßen den Vorschlag, dass der Schwerpunkt eines Bauvorhabens nach wie vor das PGV bildet. Allerdings ist aus den vorliegenden Unterlagen der Umfang des Bewilligungsverfahrens bei voll- resp. teiloperablen Strecken nicht abschätzbar ist.</p> <p>2) Bereits heute werden teilweise Betriebsbewilligungen verlangt, was zu einem nicht zu vernachlässigenden Aufwand führt. Zudem werden teilweise Inbetriebnahmetermine gefährdet – zu Ungunsten der EVU's.</p> <p>3) Es wird postuliert, dass bei Plangenehmigungsgesuchen immer auf Basis einer Risikoanalyse ein Sicherheitsbericht erstellt wird. Dies ist nur in gewissen Fällen wirklich so (z.B. Sicherungsanlagen), der für die Bahnen neu entstehende Aufwand wird negiert</p>	<p>1) → Klar definieren welche PGV nach BaRe 2.2 erfolgen müssen. Bitte Beispiele angeben.</p> <p>2) → Keine Änderung der bisherigen Praxis; insbesondere kein Ausdehnen der verlangten Betriebsbewilligungen.</p> <p>2) → Prozesszeiten – auch auf voll interoperablen Strecken – sollen auf dem heutigen Niveau bleiben.</p> <p>3) → Unterscheiden zwischen aktueller Praxis bezüglich Sicherheitsberichten im Rahmen des PGV und neuer Anforderung</p>		
			Frage / Question / Domanda 1.d	<p>1) Bewilligungen und Zulassungen für Schienenarbeitsfahrzeuge (Unterhalt, Pikett, etc.) der Infrastrukturbetreiber selber sollen auf ein Minimum beschränkt werden; auch wenn sie auf voll oder teilweise interoperablen Strecken eingesetzt werden.</p> <p>2) Es besteht die Gefahr, dass die Zulassung von Fahrzeugen durch ausländische Stellen negative Auswirkungen auf unsere Infrastrukturen hat; inklusive den entsprechenden Kostenfolgen. Dies kann der Fall sein, wenn weniger strenge Anforderungen angewandt werden.</p> <p>3) Was sind interoperable, was nicht-interoperable Fahrzeuge?</p>	<p>1) → Diese Fahrzeugtypen explizit von zusätzlichen Bewilligungen und Zulassungen auf interoperablen Strecken ausschliessen.</p> <p>2) → Zulassung von Fahrzeugen durch ausländische Stellen nur, falls die angewandten Parameter und Anforderungen mit den heutigen deckungsgleich sind</p> <p>3) Interoperable und nicht-interoperable Fahrzeuge: Präzisieren der Definition.</p>		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

		Frage / Question / Domanda 1.e	<p>1) Aus Sicht der europäischen Richtlinie ist uns der Einsatz der neu geforderten Gutachter nachvollziehbar. Bei der Umsetzung dieser Richtlinie in die Praxis sehen wir jedoch erhebliche Schwierigkeiten. Aus unserer Sicht muss hierzu ein klares Umsetzungskonzept mit definierten Prozessen erarbeitet werden. Es ist bereits heute schwierig die Funktionen gemäss SV-Richtlinie, Leitfaden SiNa Sicherungsanlagen und Cenelec klar abzugrenzen. Neu kommen Benannte Stellen, benannte beauftragte Stellen, GSM-Prüfstelle zusätzlich dazu. Wir schlagen vor, hier eine Vereinfachung zu suchen, da wir den Mehrwert in einem Projekt unter Einbezug all dieser Stellen bezweifeln. Wir sehen zusätzlich das Risiko, dass künftige PGV stark erschwert und verzögert werden wenn in diesem Bereich kein klares gegenseitiges Verständnis besteht, da dann die Rechtssicherheit fehlt.</p> <p>2) Die Differenzierung in die verschiedenen Typen von Gutachtern führt dazu, dass bei Infrastrukturvorhaben ein grosser zusätzlicher Aufwand auf die Infrastrukturbetreiber zukommt. Die Situation wird noch verschärft, da bspw. nicht jede Benannte Stelle jede TSI prüfen kann, was die Anzahl der eingesetzten Dritten nochmals erhöht. Dies führt zu einem erhöhten finanziellen Aufwand (Entschädigung an diese Dritte), zu einem erhöhten Zeitaufwand (Dauer der Prüfungen und Verfügbarkeit der Dritten) und zu einem erhöhten internen Ressourcenaufwand (Führung und Koordination dieser Drittstellen). Aus heutiger Sicht sind alle 3 Faktoren kurzfristig nicht händelbar.</p> <p>3) Benannte Stelle: nur für Komponenten oder auch für ganze Projekte. Falls für konkrete Projekte: BAV-Ziel der Effizienz wird klar nicht erreicht.</p> <p>4) Definitionen zum Beizug GSM-Prüfstelle fehlen</p>	<p>1+2) → Schnellstmöglich die konzeptionelle Gestaltung der Prozesse und der verschiedenen Gutachertypen unter Einbezug der Bahnen definieren (dort, wo CH dies kann).</p> <p>1+2) Bezüglich der Gutachter ist insbesondere zu spezifizieren: Sind Gutachter Private oder ehemalige BAV-OE's oder ehemalige Bahn-OE's? Was sind erforderliche Qualifikationen? Wie und wo müssen sich Gutachter zulassen? Wie erfolgt die Zulassung / Anerkennung? Nach welchen Kriterien prüfen die Gutachter (Checklisten,...)?</p> <p>1+2) → Hinreichend lange Übergangsfrist definieren, während der noch nach altem Regime gearbeitet werden kann.</p> <p>1+2) → Den erhöhten Finanzaufwand für den Gutachtereinsatz im Rahmen der LV-Verhandlungen jeweils berücksichtigen; der Mittelaufwand für Bund und Kantone wird steigen.</p> <p>1+2) → Die Verfügbarkeit der verschiedenen Gutachterebenen muss sichergestellt sein.</p> <p>3) Beizug der benannten Stelle für Projekte ausschliessen.</p> <p>4) Definitionen ergänzen</p>		
--	--	--------------------------------	--	--	--	--

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

			(siehe Kommentar zu Frage 2. 5) Sachverständige: warum ist die Abweichung von der heutigen Praxis nötig?	5) Begründung ergänzen		
		Frage / Question / Domanda 1.f	1) An der Präsentation BAV vom 8. Mai 2012 wurde erwähnt, dass das BAV als Aufsichtsbehörde ein „Infrastrukturregister“ wird aufbauen müssen. Ein solcher Aufbau wäre einerseits redundant zu den bestehenden Anlageninventaren aller CH-Bahnen (und zum BAV-Projekt „Weiterentwicklung Risikolandschaft“); zweitens stellt sich die Frage „wer soll dies à-jour halten?“; drittens stellt sich die Frage der Flughöhe einer Aufsichtsbehörde. 2) Form, Inhalt und Struktur der Sicherheitsgenehmigung ist nicht klar.	1) → Auf die Anlageninventare der CH-Bahnen aufbauen: definieren, welche Parameter das BAV rapportiert haben will; vereinbaren mit den Bahnen, wer und wie Zugriff auf die Inventare erhält; standardisierte und regelmässige Austauschkanäle zwischen BAV und CH-Bahnen etablieren. 2) → Bezug der BLS für Definition von Inhalt, Form usw. bzw. dem Erstellen einer Richtlinie.		
		Frage / Question / Domanda 1.g	1) Nutzen des Jahresberichts ist unklar. Es muss ein Mehrwert zu bisherigen Berichten und Datenmeldungen entstehen.	1) → Nutzen für Jahresbericht ausweisen. Bezug der BLS für die Konzeption des Jahresberichtes		
		Frage / Question / Domanda 2	1) Der Aufwand für die Erstellung der Jahresberichte geht nicht aus dem Konzept des BAV hervor. 2) Es kommen extrem viele neue Pflichten auf die Bahnen zu (unterschiedliche Gutachter, neue Abläufe mit mehr involvierten Stellen). Dies führt unweigerlich zu Mehrkosten für die Bahnen, ohne dass ein Mehrwert erkenntlich wird. In Zusammenhang mit den immer knapper werdenden finanziellen Mitteln ist fraglich, ob dies finanzierbar ist. Das BAV kann nicht gleichzeitig Gebühren erhöhen (Netzzugang), Pflichten abgeben (die die Bahnen direkt bei den Gutachtern einkaufen) und verlangen, dass die Kosten bei den TUs zurückgehen.	1) → Bezüglich Erstellung der Jahresberichte: Inhalt, Umfang und Form sind vor der Anhörung festzulegen. 2) → Ausweisen der zusätzlichen Kosten und Klärung der Finanzierung. Statt einer Gebührenerhöhung erwarten wir eine Kostensenkung auf seiten des BAV. 2) → Ausweisen der Nutzens, insbesondere betreffend Ziel des BAV: Stärken der Sicherheit (Verbesserung ohne Mehrkosten) 2) → Festlegung pragmatischer und grosszügiger Übergangsregelungen in der Umsetzung der Interop-RL und Sicherheits-RL vorgesehen werden.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

			Frage / Question / Domanda 3	<p>1) Das Kernstück der Interop-Richtlinie, die TSI, sind erst teilweise fertiggestellt und inhaltlich bekannt. Ein guter Teil befindet sich noch in Entwicklung. Dies bedeutet, dass hier nun ein teilweise noch unbekannter Inhalt umgesetzt werden soll – inklusive späterer automatischer Übernahme von Anpassungen. Diese Tatsache birgt Umsetzungsrisiken in finanzieller, technischer, organisatorischer Art wie auch bezüglich notwendiger Personalressourcen.</p> <p>2) Das Konzept ist in zahlreichen Punkten noch vage; deren konkrete Umsetzung ist erst skizziert. Dies erlaubt nur hypothetische Kommentare.</p> <p>3) Die Umsetzung der beiden EU-Richtlinien – in welcher Form auch immer – führt zu nicht zu unterschätzenden Mehraufwänden in Geld, Zeit und Personalressourcen für die EVU's und Infrastrukturbetreiber. Deren Finanzierung wird im Konzept bisher nicht angesprochen.</p>	<p>1) → Das Umsetzungskonzept muss dieser Situation generell besser Rechnung tragen: im Grundsatz soll „eher weniger als mehr“ bereits verpflichtend vorgegeben werden. Das gesamte Werk soll schlank gehalten werden, eine CH-Luxusumsetzung ist weder gefordert noch sinnvoll.</p> <p>1) -> Wir schlagen vor, die Konkretisierung der Umsetzung unter Einbezug einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der Bahnen weiter zu bearbeiten um Klarheit über die nächsten Schritte zu erlangen.</p> <p>1) -> Wir schlagen vor, einen entsprechenden Leitfaden zu erarbeiten, welcher das Vorgehen von der Planung inkl. Begutachtung/Prüfberichte bis zur Betriebsbewilligung inkl. Sachverständigenprüfung mit den dazu notwendigen Schritten verständlich regelt</p> <p>2) → Bisher erst vage formulierte Punkte sind bis zur Anhörung konkreter zu beschreiben.</p> <p>3) → Die Finanzierung der Umsetzung der beiden EU-Richtlinien ist in Grundsätzen darzulegen und anzusprechen, dass EVU's und Infrastrukturbetreiber Auswirkungen auf sie erkennen können.</p>		
--	--	--	------------------------------	---	---	--	--

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

3. ggfs.:Allgemeine Bemerkungen zum EBV/NZV-Vorkonsultations-Entwurf

Le cas échéant: Commentaires généraux concernant le projet de consultation xxx OCF, OARF

eventualmente: Parere generale relativo alla bozza dell'avamprogetto di modifica dell'Oferr e dell'OARF

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Thema oder Erlass / Thème ou acte / Argomento o atto normativo	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (e.a justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA- Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			Voll interoperable Strecken	1) Für die Umsetzung der TSI ist eine separate von FABI unabhängige Finanzierung vorzusehen. Ansonsten drohen die Ziele FABI/STEP zu scheitern resp. verzögern sich.	1) → Die Finanzierung der Umsetzung der beiden EU-Richtlinien ist in Grundsätzen darzulegen und anzusprechen, sodass EVU's und Infrastrukturbetreiber Auswirkungen auf sie erkennen können.		
			Parameter TSI	1) Nach unserer Interpretation fallen folgende Parameter nicht in die TSI: - minimale Geschwindigkeiten - allfällige Fahrzeiten zwischen Knoten.	1) → Sehen wir dies richtig ?		
			Frage 1a/1d Geltungsbereich Fahrzeugzulassung	Die TSI bringen im Bereich Rad/Schiene einen Paradigmenwechsel, da neu das Rad die Kräfte vorgibt (TSI LOC&PAS, teilweise höhere Grenzwerte). Basis ist dabei die Fahrzeugzulassung nach EN 14363, die aber Bögen mit Radien <250m nicht erfasst. Solche Bögen sind im Netz der BLS üblich. Es stellt sich die Frage nach der Anwendbarkeit sowie einem Mindeststandard für voll- und teilweise interoperable Strecken.	Es sind aus unserer Sicht fallweise gesonderte Untersuchungen erforderlich (analog AB-EBV Art 31), die entsprechenden Mehraufwand generieren werden. Wir erwarten eine nationale Regelung, entweder netzweit oder streckenbezogen.		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsable UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.

4. ggfs.: Detail-Bemerkungen zum EBV/NZV-Vorkonsultations-Entwurf

Le cas échéant: Commentaires détaillés concernant le projet de consultation préalable OCF, OARF

eventualmente: Parere dettagliato relativo alla bozza dell'avamprogetto di modifica dell'Oferr e dell'OARF

(1)	(2)	(3)	(4)			(5)	(6)	(7)	(8)
Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp./ P.f. non compilare	Bitte leer lassen/ à laisser vide svp/ P.f. non compilare	Art./ art.	Abs./ as./ cpv.	Bst./ lett.	Bemerkungen (u.a. Begründung für Änderungsvorschlag) Remarques (xx. justification de la modification proposée) Parere (incl. motivazione dell'eventuale modifica proposta)	Vorgeschlagene Textänderung Modification de texte proposée Modifica proposta dall'autore del parere	Beurteilung Commentaire Valutazione UFT	MA-Kürzel abbrev. collab. Abbrev. collab. UFT
			NZV 11		b	Gemäss dem seit 1.10.2011 geltenden neuen Art. 11b NZV muss die Infrastrukturbetreiberin die Mehrkosten für Ersatzbeförderungen oder Umleitungen tragen, wenn sie Streckensperrungen den EVU nicht fristgerecht mitteilt. Obwohl nirgends spezifiziert ist, wie diese Mehrkosten zu definieren sind, gilt die Bestimmung bereits im laufenden Fahrplanverfahren für 2013. Entsprechende Anwendungsfälle können somit jederzeit auftreten. Um für alle Beteiligten Rechtssicherheit zu schaffen, und langwierige Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im konkreten Fall zu vermeiden, fordern wir das BAV auf, rasch eine entsprechende Richtlinie zu entwerfen und zu diesem Behufe die betroffenen Stakeholder anzuhören..	Die in der Richtlinie zu konkretisierende Regelung muss uE. insbesondere folgende Voraussetzungen erfüllen: Sie muss <ul style="list-style-type: none"> einfach und unbürokratisch umsetzbar sein zu einer Optimierung der Netzauslastung und damit des Gesamtsystems Bahn beitragen unerwünschte "Nebenwirkungen" vermeiden (Verlagerung von Verkehren, bzw. Finanzmitteln auf die Strasse, Streckensperrungen "auf Vorrat" usw.) 		

(1) **Bemerkung-Nr. / numéro du commentaire / N. del parere** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(2) **Einbringer-Nummer / numéro de consultation / N. dell'autore** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(3) **Zuständige BAV-Projekteinheit / Responsable OFT commentaire / Responsabile UFT** (wird vom BAV eingefügt/sera complété par la OFT/campo compilato dall'UFT)

(7) + (8) **Beurteilung BAV und Kürzel MA/ commentaire OFT et abbréviation collaboratuer / -trice / Valutazione UFT e Abbreviazione collaboratore/trice UFT**

(wird von der BAV eingefügt/sera complété par le groupe de travail/campi compilati dall'UFT)

Die Spalten (4), (5), (6) müssen vom Eisenbahnunternehmen, Verband etc. ausgefüllt werden / colonnes (4), (5), (6) doivent remplies par l'entreprise ferroviaire, l'organisation etc. /

I campi (4), (5), (6) sono destinati alla compilazione da parte dell'autore del parere.