

Zusammenfassung aus Sicht der Swissrail: Austausch Fahrzeugzulassungsprozess, BAV und Swissrail Arbeitsgruppe Fahrzeugzulassung mit Vertreter:innen aus der Industrie und Betreiber, 27. August 2024

## Zusammenfassung Sicht Swissrail

### Teilnehmende:

#### BAV

- Daniel Kiener, Sektion Fahrzeuge
- Hugo Eicher, Sektion Zulassungen und Regelwerke
- Michael Riemenschnitter, Sektion Sicherheitstechnik
- Michel Baudraz, Sektion Zulassungen und Regelwerke
- Raphael Schumacher, Sektion Zulassung und Regelwerke

#### Swissrail Arbeitsgruppe Fahrzeugzulassung

- William Anderson, Alstom
- Markus Hirt, Hitachi
- Alexej Bauer, Knorr-Bremse
- Sarah Friedlin, Siemens Mobility
- Matthias Eberhart, Stadler Signalling
- Lorenzo Allemann, Stadler Rail
- Jürg Bolliger, BLS
- Lorenz Feldmann / Matthias Barta / Marcus Thiele, SBB
- Andreas Haas, Geschäftsleiter, Swissrail
- Noëlle Meier, Political and Public Affairs, Swissrail

**Kontext:** Die Swissrail Arbeitsgruppe Fahrzeugzulassung setzt sich aus Vertreter:innen aus der Industrie und von Betreibern zusammen. In der Arbeitsgruppe wurden Fahrzeugzulassungsprozesse diskutiert, um Vorschläge auszuarbeiten, wie Kosten gespart und Vereinfachungen umgesetzt werden könnten. Am Austausch vom 27. August mit dem BAV wurden die Vorschläge diskutiert.

*Hinweis: Die Vorschläge wurden nach Fahrzeugzulassung und ETCS-OBU-Zulassung strukturiert.*

## Fahrzeugzulassungsprozess

### Vorschlag: Angleichung der BBW an das 4. Eisenbahnpaket

Ausgangslage: Es gibt in der Schweiz 2000 Fahrzeuge: 600 Fahrzeug fahren im grenznahen Bereich, 800 Fahrzeuge fahren international und nur 600 Fahrzeuge fahren ausschliesslich in der Schweiz.

→ Die grosse Stückzahl der internationalen Fahrzeuge zeigt, dass die Abstimmung mit der EU einen grossen Hebel hat.

Es gibt Differenzen zwischen den schweizerischen und der europäischen Terminologie sowie der Praxis, was Potenzial für Mehrkosten birgt. Die Begriffe und Voraussetzungen müssen daher sauber abgegrenzt werden:

- Schweizer Typenzulassung: Die Typenzulassung ist in der Schweiz für eine Komponente, ein Produkt oder ein Fahrzeug als Serienzulassung gedacht, diese kann vom Hersteller freiwillig beantragt werden (Art. 7, EBV)
- Schweizer Betriebsbewilligung: Jedes Fahrzeug braucht in der Schweiz eine Betriebsbewilligung (Art. 8, EBV), diese inkludiert die Fahrzeugzulassung
- Die Schweizer Betriebsbewilligung kann zudem als Typengenehmigung gelten (Inbetriebnahmegenehmigung)
- Europäische Typengenehmigung: Die europäische Typengenehmigung ist ähnlich, ist aber im EU Raum zwingend und nicht freiwillig;
- Die europäische Typenzulassung und Fahrzeugzulassungen sind völlig entkoppelt vom Betrieb / Betreiber / Halter der Fahrzeuge.

Grundsätzlich: Neue Fahrzeuge müssen Betriebsbewilligungen und neue Fahrzeugtypen, Typenzulassungen, erbringen. Der Hersteller ist in der Regel Inhaber der Typenzulassung (CH) / Typgenehmigung (EU). Und der Betreiber ist in der Regel Inhaber der Betriebsbewilligung (Halter)

- In einer Schweizer Betriebsbewilligung ist der Inhaber der Betriebsbewilligung bestimmt. Dieser ist gleichzeitig Halter und Inhaber der Fahrzeugzulassung ist. Inhaber der Typengenehmigung ist jedoch unklar.
- Gemäss BAV kann der Inhaber einer Typenzulassung nachträglich im ERATV Register definiert werden.
- Schweizer Handhabung ist nicht angeglichen and die europäische.

ABER: Die Schweiz ist nicht vollständig in EU eingebunden; eine weitere Angleichung der BBW an das 4. Eisenbahnpaket ist ohne weitere ERA Integration nicht möglich. Das BAV unternimmt seit 2019 Bestrebungen zur Angleichung an das 4. Eisenbahnpaket und setzt sich für den Erhalt von pragmatischen Schweizer Errungenschaften ein. Gleichzeitig ist die Thematik der Grenzstrecken ein schwergewichtig in der politischen europäischen Diskussion. Alle Akteure verfolgen das Ziel, im möglichen politischen Rahmen kompatibler und harmonischer werden.

- Bei Unklarheiten in Zukunft ad hoc gegenseitiger Austausch führen.

### Vorschlag: Das BAV nimmt eine Beobachterrolle ein und die Probefahrten werden durch Absprache mit Infrastrukturbetreiber bewilligt

Ausgangslage: Die aktuelle Regelung erfordert einen höheren Zeitaufwand bzw. Mehrkosten und führt zu einem Sicherheitsrisiko, da die Beurteilung «Änderungen mit hoher Sicherheitsrelevanz» oder «signifikante Änderungen» vom Antragssteller erfolgt.

Im Art. 6 der EBV ist die befristete Betriebsbewilligung für Probefahrten geregelt. Eine Änderung muss über das Parlament genehmigt werden.

- Bei der Revisionsrunde Regelwerke 2028 kann ein Vorschlag mit gleichem Sicherheitsniveau für eine Änderung eingegeben werden.

### **Können wir mit Förderung der Standardisierung und dem gezielten Einsatz von Typenzulassungen Kosten sparen?**

Ausgangslage: Es gibt ein gemeinsames Interesse zwischen Betreiber, BAV und Industrie, die Typenzulassung bei Fahrzeugkomponenten zu fördern, um Aufwände bei Neuzulassungen zu verringern. Aktuell gibt es fast keine Typenzulassungen, da sich die Anforderungen oder Bezeichnungen bei Ausschreibungen und unterschiedlichen Projekten verändern.

Typenzulassungen sind selten und bekannt vor allem in Bereich CCS. Z.B. bei GSMR Versionen, bei ETCS OBU.

Gemäss Schweizer Gesetzgebung gilt eine Typenzulassung ausdrücklich nur für die in dem Moment der Ausstellung bekannten Anforderungen (was nicht sehr fordernd ist).

Idee: Swissrail fördert die Motivation in der Industrie, Typenzulassungen zu erlangen. Zum Beispiel könnte man Komponenten identifizieren, bei denen eine Typenzulassung einen grossen Nutzen stiftet:

- Bei verschiedenen Ausschreibungen gleiche Produkte mit unterschiedlichen Bezeichnungen
- Langfristigkeit
- Standardisierung auf Fahrzeugen werden gefördert

Zudem:

- Betreibern anbieten, Anforderungen in Ausschreibungen mit Swissrail spiegeln, um Kosten abzuschätzen
- Bei fertigungstechnischen Änderungen kann Obsoleszenz (Komponenten, die nicht mehr produziert werden) dem BAV per Mail gemeldet werden

### **Einsparung einer Doppelbetrachtung zwischen DEBO NNTV und Netzzugangsgutachter**

Ausgangslage: Netzzugangsanforderungen werden separat veröffentlicht seitens Infrastruktur, unabhängig von den NNTV. Auch Änderungen erfolgen gemäss eigenen Prozess.

Hinweis: Der Infrastrukturbetreiber müssen die Netzzugangsanforderungen mit dem BAV absprechen und nur durch die NNTV veröffentlichen und einfordern.

Ziel: Keine Doppelverfahren, einfacheres Anforderungsmanagement. Weniger Doppelbetrachtungen, da Netzanforderungen besser in NNTV integriert werden.

## **ETCS-OBU-Zulassungsprozess**

**Die Erfahrungen mit dem Sicherheitsnachweiskonzept sollen zur Weiterentwicklung des Zulassungsprozesses genutzt und mit ERA für Harmonisierung gespiegelt werden**

Es werden bereits Bestrebungen unternommen und das BAV motiviert die Branche, die eigenen Kanäle zu nutzen. Der Austausch bei zukünftigen TSI Anpassungen soll in der Branche institutionalisiert werden, um Zugänge optimal zu nutzen.

### **NNTV mit BAV aufnehmen, Mitsprache Industrie (Vernehmlassungsprozess)**

Grundsätzlich ist das Branchenziel, NNTV zu reduzieren. Das BAV kann über Swissrail die Auswirkungen von NNTV mit der Industrie spiegeln. Die Industrie kann bei den Revisionsrunden Regelwerke Anliegen platzieren.

**TSI-Zusatzanforderungen können durch Swissrail vor Ausschreibung mit der Industrie gespiegelt und Einschätzungen zum Aufwand bzw. der Kosten gegeben werden**

Das BAV nimmt diesen Punkt zur Kenntnis und begrüsst Initiativen, die den Dialog zwischen der Industrie und EVU fördert.

**Swissrail führt Dialog mit der Industrie bzw. mit den Lieferanten, um die Bereitschaft abzuholen, Test-Titel (oder je nach Bereitschaft weitere Informationen) zu veröffentlichen**

Das BAV weist auf den historischen Hintergrund hin: Die Testabfolge soll nicht bekannt sein, damit sich der Hersteller nicht vorbereiten kann. So soll die Qualität der Testergebnisse sichergestellt werden. In der Vergangenheit war dieses Vorgehen sinnvoll, da die ESC auf die unterschiedlichen geografischen und physikalischen Voraussetzungen reagiert haben.

Hinweis: Nicht die Anzahl der Tests ist kostentreibend, sondern die Instrumentalisierung von Testkampagne zur nächsten Testkampagne (z.B. Reversing Mode).

Idee: Swissrail fördert Dialog zwischen OBU Hersteller und streckenseitiger Lieferant.

Ausblick:

- Die ERA hat zu Handen der TSI einen Bericht erarbeitet, wie die ESC abgeschafft werden kann; die Entwicklung in der Schweiz ist abhängig der europäischen Entscheidung
- Die Diskussion zeigt, dass das Thema weiter in der Branche behandelt werden soll.
- Damit zusammenhängend sind folgende Thematiken:
  - o Mit einem Fehlermonitoring kann festgestellt werden, welche Tests sicherheitsrelevant sind und ob die Testanzahl insgesamt reduziert werden könnte.
  - o Swissrail gibt dieses Thema ebenfalls in den Dialog mit der Industrie, die SBB wird diese Offenlegung der Testresultate bei der Industrie einfordern.

## **Schlussbemerkung**

- Der Austausch war wichtig für die Optimierung des Gesamtsystems und nicht abschliessend, es besteht eine grosse gegenseitige Wertschätzung.
- Swissrail bietet sich als Dialogpartner für Betreiber und BAV an, um Herausforderungen zu diskutieren.
- Swissrail schlägt vor, einen weiteren Austausch zum Thema Test-Titel (ETCS-OBU) in 6 – 9 Monaten zu organisieren.