



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



Übersetzung  
Original: Italienisch

## **Vereinbarung**

betreffend

**die zwischen den Staatsgrenzen und den Grenzbahnhöfen  
gelegenen Streckenabschnitte des schweizerischen und  
des italienischen Schiennetzes sowie den Zugang zu  
diesen Streckenabschnitten**

zwischen dem

**Bundesamt für Verkehr (BAV)**

und der

**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Sitz in der Mühlestrasse 6, CH-3063 Ittigen, vertreten durch seinen Direktor Dr. Peter Füglistaler, und die Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) mit Sitz in der Piazza della Stazione 45, I-50123 Florenz, vertreten durch ihren Direktor Dr. Ing. Amedeo Gargiulo, kommen wie folgt überein:

## **1. Vorbemerkung**

Die strukturellen Teilsysteme der Eisenbahnlinien für den Bereich ortsfester Anlagen (Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung) in der Schweiz und in Italien unterscheiden sich sowohl im funktionalen Ansatz wie bei den Anwendungslösungen.

Die Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Italien und die Grenze zwischen den strukturellen Teilsystemen entlang der Strecken sind nicht deckungsgleich; die Fahrzeuge überfahren zwar die politische Grenze, benutzen jedoch bis zum Grenzbahnhof des Nachbarstaates die Systeme und Funktionen des Herkunftsstaates entsprechend den zwischenstaatlichen Abkommen und den zwischen den Eisenbahnverwaltungen vor der Einrichtung der nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden abgeschlossenen Vereinbarungen.

Als Regelsituation sehen Italien und die Schweiz vor, die grenznahen Streckenabschnitte mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) auszurüsten. ERTMS ist streckenseitig mit Lösungen konfiguriert, die den Grundsätzen beider Staaten entsprechen; an Bord der Fahrzeuge sind die Zugsteuerungs-, Zugsicherungs- und Signalgebungs-Teilsysteme (ZZS-Teilsysteme) installiert, die alle vom ERTMS-Standard vorgeschriebenen funktionalen und sicherheitsbezogenen Anforderungen implementieren.

Dazu beabsichtigen BAV und ANSF, die auf die zwischen der schweizerisch-italienischen Grenze und den Grenzbahnhöfen gelegenen Streckenabschnitte nach Anlage 1 anwendbaren Genehmigungsverfahren und die Zugangsbedingungen zu diesen Streckenabschnitten zu regeln.

Mit dieser Vereinbarung werden die Infrastrukturbetreiber ermächtigt, die Verfahren, technischen Modalitäten und betrieblichen Lösungen umzusetzen, die zur Verbesserung des derzeitigen Zustands der betreffenden Anlagen führen. Alle folgenden Bestimmungen sind für die Tätigkeit der jeweiligen Infrastrukturbetreiber deshalb bindend; sie gelten sowohl für die selbstständig zu erbringenden Leistungen als auch für solche, die zwangsläufig im gegenseitigen Einvernehmen durchgeführt werden müssen.

## **2. Genehmigung zur Inbetriebnahme von streckenseitigen strukturellen Teilsystemen**

Das BAV und die ANSF beschliessen, dass die streckenseitigen strukturellen Teilsysteme entlang der Streckenabschnitte zwischen den Staatsgrenzen und den Grenzbahnhöfen unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen nationalen Sicherheitsanforderungen desjenigen Staates konfiguriert sein müssen, in dem diese Teilsysteme in Betrieb genommen werden.

Die streckenseitigen strukturellen Teilsysteme, die im Schienennetz des Ursprungsstaates zum Einsatz kommen, werden vom angrenzenden Staat bis zum Grenzbahnhof anerkannt, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass diese Teilsysteme mit dem im ersten Absatz beschriebenen Grundsatz im Einklang stehen.

Für jedes auf dem jeweiligen Streckenabschnitt bis zum Grenzbahnhof eingesetzte Teilsystem führen die Infrastrukturbetreiber eine Risikobeurteilung durch, um den Nachweis zu erbringen, dass das Teilsystem die erforderlichen Sicherheitsanforderungen desjenigen Staates erfüllt, in dem es sich befindet oder in Betrieb genommen wird. Treten Sicherheitsbedenken auf, haben die Infrastrukturbetreiber technische und/oder betriebliche Massnahmen festzulegen, um das Risiko zu mindern oder auf ein annehmbares Mass zu senken.

Die Ergebnisse dieser Risikobeurteilung werden der Eisenbahnsicherheitsbehörde vorgelegt, die für das Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren für das geprüfte Teilsystem im betreffenden Staatsgebiet zuständig ist; die Behörde des anderen Staates verpflichtet sich, zum reibungslosen Ablauf des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens beizutragen.

Überschneiden sich die territorialen Zuständigkeiten der beiden Eisenbahnsicherheitsbehörden im Verlauf des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens für ein streckenseitiges strukturelles Teilsystem, so treffen die Behörden unter Einhaltung der geltenden Vorschriften besondere Vereinbarungen.

### **3. Sicherheitsgenehmigungen für die Infrastrukturbetreiber**

Für den Streckenabschnitt Staatsgrenze–Iselle wird die Sicherheitsgenehmigung für die Infrastrukturbetreiberin SBB Infrastruktur von der ANSF<sup>1</sup> erteilt. Dabei stützt sich die ANSF auf die vom BAV ausgestellte, für das schweizerische Staatsgebiet geltende Sicherheitsgenehmigung für SBB Infrastruktur und auf das vom schweizerischen und italienischen Infrastrukturbetreiber gemeinsam erstellte Dokument, das die auf dem Abschnitt eingesetzten Teilsysteme im Hinblick auf die Erfüllung der nationalen Vorschriften bewertet.

Bei Änderungen, welche für diesen Streckenteil die Erteilung einer neuen Sicherheitsgenehmigung für den Infrastrukturbetreiber erfordern, muss das Verfahren wiederholt werden.

### **4. Zugang zu den in Italien gelegenen Strecken und Grenzbahnhöfen**

Da die Betriebsbedingungen in Italien mit den in der Schweiz anwendbaren übereinstimmen, anerkennt die ANSF die vom BAV ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen und die in der Schweiz zugelassenen Schienenfahrzeuge für den Zugang zu den zwischen der Staatsgrenze und den Grenzbahnhöfen auf italienischem Gebiet liegenden Streckenabschnitten, mit Ausnahme des Streckenteils Staatsgrenze–Iselle, und zu den Grenzbahnhöfen selbst.

Die betroffenen Eisenbahnunternehmen haben bei der ANSF ein Gesuch um Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung Teil B einzureichen. Dem Gesuch sind folgende Unterlagen beizulegen:

- eine konforme Kopie der vom BAV ausgestellten Sicherheitsbescheinigung für die grenznahe Strecke;
- ein Verzeichnis der eingesetzten Schienenfahrzeuge ohne Eigenantrieb und Triebfahrzeuge;
- eine Erklärung, dass die Betriebsvorschriften des Eisenbahnunternehmens auf den grenznahen Strecken im Geltungsbereich der Sicherheitsbescheinigung mit den Vorschriften übereinstimmen, die auf das schweizerische Schienennetz anwendbar sind;
- eine (von einem unabhängigen, in Italien anerkannten Prüfer für Eisenbahnsicherheit [VIS<sup>2</sup>] beurteilte) Dokumentation für Triebfahrzeuge oder Schienenfahrzeuge mit Führerstand, die von der ANSF oder von der RFI noch nicht zum Verkehr zugelassen sind; die Dokumentation muss die technische Kompatibilität und sicherheitliche Integration der Teilsysteme des Fahrzeugs in das RFI-Netz für den Zugang zum Grenzbahnhof nachweisen;
- eine Erklärung, dass das Personal, das in den Zügen mit Zugang zur Strecke und zum Grenzbahnhof auf italienischem Gebiet eingesetzt wird, in den für die betreffende Strecke geltenden Betriebsvorschriften und den Zugangsbedingungen zum erwähnten Grenzbahnhof ausgebildet wurde; in der Erklärung sind die in der Ausbildung behandelten massgeblichen

---

<sup>1</sup> Unter Einhaltung der Mitteilung des italienischen Infrastrukturministeriums vom 25.6.2013, *M.INF.GABINETTO*, *Registro Ufficiale U.0019918.25-6-2013*

<sup>2</sup> *Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS)*

Rechtsgrundlagen der Vereinbarungen zwischen den schweizerischen und italienischen Infrastrukturbetreibern anzugeben;

- eine Erklärung, dass die Risiken, die mit den auf italienischem Gebiet durchgeführten Schienenverkehrstätigkeiten verbunden sind, unter Beachtung der in Italien geltenden Sicherheitsvorschriften bewertet wurden; in der Erklärung sind die berücksichtigten Rechtsgrundlagen und etwaige abschwächende Massnahmen anzugeben, die aus dieser Risikoanalyse abgeleitet wurden;
- eine Kopie des Vertrages über den Versicherungsschutz mit den gesetzlich geltenden Höchstversicherungssummen;
- eine Verpflichtungserklärung, alle inhaltlichen Änderungen in den oben genannten Unterlagen, die zu Abweichungen von den darin gemachten Angaben führen, mitzuteilen.

Die Eisenbahnunternehmen, die von der ANSF eine Sicherheitsbescheinigung erhalten haben, müssen zum Erbringen ihrer eigenen Eisenbahnverkehrsleistungen beim italienischen Infrastrukturbetreiber eine Zulassung für den Verkehr auf dem RFI-Netz (Streckenabschnitt und Grenzbahnhof) beantragen und mit diesem einen Vertrag über den Zugang zum RFI-Netz (Streckenabschnitt und Grenzbahnhof) abschliessen.

Für den Streckenteil Staatsgrenze–Iselle werden die Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen vom BAV ausgestellt.

## **5. Zugang zu den in der Schweiz gelegenen Strecken und Grenzbahnhöfen**

Da die Betriebsbedingungen in der Schweiz mit den in Italien anwendbaren übereinstimmen, anerkennt das BAV die von der ANSF ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen und die in Italien zugelassenen Schienenfahrzeuge für den Zugang zu den Strecken zwischen der Staatsgrenze und den auf schweizerischem Gebiet liegenden Grenzbahnhöfen und zu den Grenzbahnhöfen selbst.

Die betroffenen Eisenbahnunternehmen haben dem BAV ein Gesuch um Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung Teil B einzureichen. Dem Gesuch sind folgende Unterlagen beizulegen:

- eine konforme Kopie der von der ANSF ausgestellten Sicherheitsbescheinigung für die grenznahe Strecke;
- ein Verzeichnis der eingesetzten Schienenfahrzeuge ohne Eigenantrieb und Triebfahrzeuge;
- eine Erklärung, dass die Betriebsvorschriften des Eisenbahnunternehmens auf den grenznahen Strecken im Geltungsbereich der Sicherheitsbescheinigung mit den Vorschriften übereinstimmen, die auf das italienische Schienennetz anwendbar sind;
- eine (von SBB Infrastruktur, Technischer Netzzugang, oder von einem Experten beurteilte) Dokumentation für Triebfahrzeuge oder Schienenfahrzeuge mit Führerstand, die vom BAV oder von der SBB noch nicht zum Verkehr zugelassen sind; die Dokumentation muss die technische Kompatibilität und sicherheitliche Integration der Teilsysteme des Fahrzeugs in das SBB-Netz für den Zugang zum Grenzbahnhof nachweisen;
- eine Erklärung, dass das Personal, das in den Zügen mit Zugang zur Strecke und zum Grenzbahnhof auf schweizerischem Gebiet eingesetzt wird, in den für die betreffende Strecke geltenden Betriebsvorschriften und den Zugangsbedingungen zum erwähnten Grenzbahnhof ausgebildet wurde; in der Erklärung sind die in der Ausbildung behandelten massgeblichen Rechtsgrundlagen der Vereinbarungen zwischen den schweizerischen und italienischen Infrastrukturbetreibern anzugeben;
- eine Erklärung, dass die Risiken, die mit den auf schweizerischem Gebiet durchgeführten Schienenverkehrstätigkeiten verbunden sind, unter Beachtung der in der Schweiz geltenden Sicherheitsvorschriften bewertet wurden; in der Erklärung sind die berücksichtigten Rechtsgrundlagen und etwaige abschwächende Massnahmen anzugeben, die aus dieser Risikoanalyse abgeleitet wurden;

- eine Kopie des Vertrages über den Versicherungsschutz mit den gesetzlich geltenden Mindestversicherungssummen;
- eine Verpflichtungserklärung, alle inhaltlichen Änderungen in den oben genannten Unterlagen, die zu Abweichungen von darin gemachten Angaben führen, mitzuteilen.

Die Eisenbahnunternehmen, die vom BAV eine Sicherheitsbescheinigung erhalten haben, müssen zum Erbringen ihrer eigenen Eisenbahnverkehrsleistungen mit dem schweizerischen Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung über den Zugang zum SBB-Netz (Streckenabschnitt und Grenzbahnhof) abschliessen.

## **6. Fahrzeugkennzeichnung**

Schienenfahrzeuge, die ausschliesslich zwischen den Staatsgrenzen und den Grenzbahnhöfen verkehren, benötigen keine zusätzliche alphabetische Kennzeichnung des Landes, in dem der Grenzbahnhof liegt, wie sie in Anhang P (alphabetische Kennzeichnung der Eignung zum interoperablen Einsatz) des Beschlusses 2011/314/EU der Europäischen Kommission vom 12. Mai 2011 vorgesehen ist.

## **7. Streckenabschnitte mit dynamischer Transition**

Für Streckenabschnitte mit dynamischer Transition (zum Zeitpunkt dieser Vereinbarung für die Strecke Mendrisio–Arcisate vorgesehen), legen die Infrastrukturbetreiber die technische Systemwechselstelle und die Modalitäten für den Systemwechsel unter Berücksichtigung der Grundsätze nach Ziffer 2 dieser Vereinbarung fest. Bei den Zulassungsverfahren arbeiten das BAV und die ANSF zusammen.

## **8. Inspektions- und Kontrolltätigkeiten**

Das BAV und die ANSF unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung von Kontrollen der von ihnen zugelassenen Eisenbahnunternehmen, die auf Strecken des Nachbarstaates tätig sind. Diese Unterstützung kann auch durch die Übermittlung der Ergebnisse der Überwachungstätigkeit erfolgen, die jede Behörde im Rahmen der eigenen Kompetenz ausübt.

## **9. Mitwirkung der Infrastrukturbetreiber**

Die schweizerischen und italienischen Infrastrukturbetreiber gewährleisten den Betrieb und den Unterhalt der Bahninfrastruktur auf den jeweiligen Streckenabschnitten nach Anhang 1 auf der Grundlage von besonderen Vereinbarungen, welche inhaltlich an die vorliegende Vereinbarung und an die in den geltenden Vorschriften über die Eisenbahnsicherheit enthaltenen Pflichten sowie an die Ergebnisse der Risikobeurteilung nach Ziffer 2 der vorliegenden Vereinbarung angepasst werden müssen.

Die Infrastrukturbetreiber legen ihre Vereinbarungen den jeweiligen Sicherheitsbehörden vor.

## **10. Amtssprache**

In den Grenzbahnhöfen und auf den grenznahen Streckenabschnitten ist die Amtssprache Italienisch.

## 11. Zusammenarbeit der Sicherheitsbehörden

Das BAV und die ANSF unterstützen sich gegenseitig bei der Klärung technischer und betrieblicher Fragen im Zusammenhang mit der Sicherheitsgenehmigung, der Sicherheitsbescheinigung, der Inbetriebnahmegenehmigung der ortsfesten Teilsysteme und den Zulassungen der Schienenfahrzeuge.

## 12. Kontaktadressen der Sicherheitsbehörden

Anträge auf Anwendung dieser Vereinbarung können von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche Schienenfahrzeuge einsetzen, im Rahmen eines Zugangsgesuchs zu den grenznahen Streckenabschnitten und von den Infrastrukturbetreibern zu den Aspekten, die mit den Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsgenehmigung zusammenhängen, gestellt werden.

Schweizerische Behörde:

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Sektion Zulassungen und Regelwerke  
Postfach  
CH-3003 Bern

Italienische Behörde:

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)  
Piazza della Stazione 45  
I-50123 Florenz [Firenze]

## 13. Inkrafttreten und Dauer

Diese Vereinbarung wird am Tag ihrer Unterzeichnung wirksam.

Alle Änderungen an dieser Vereinbarung werden im gegenseitigen Einvernehmen des BAV und der ANSF schriftlich vorgenommen.

Diese Gültigkeitsdauer dieser Vereinbarung ist unbefristet. Liegen schwerwiegende Gründe vor, kann jede Partei die Vereinbarung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von mindestens 90 Tagen schriftlich kündigen.

Unterzeichnet in Florenz am 8. Juli 2014.

Bundesamt für Verkehr  
Direktor

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Direktor

Dr. Peter Füglistaler

Dr. Ing. Amedeo Gargiulo

## Anlage 1

Verzeichnis der Strecken im grenznahen Raum:

auf italienischem Staatsgebiet:

- Staatsgrenze (Simplon) – Iselle<sup>3</sup>
- Iselle–Domodossola (Domo I und Domo II)
- Staatsgrenze–Luino

auf schweizerischem Staatsgebiet:

- Staatsgrenze–Chiasso (Personen- und Rangierbahnhof)

---

<sup>3</sup> Nach dem Abkommen zwischen der Schweiz und Italien vom 28. März 2006 (SR 0.742.140.22)