

Forum Umsetzung ERTMS-Strategie (Sitzung Nr. 2)

Teilnehmende	<p>Leiter Forum: Peter Kummer (PK), SBB</p> <p>Delegierter Vorstand VöV: Thomas Kuchler (TKü)</p> <p>Vertretung ISB: Michel Kunz (MK), SBB; Daniel Wyder (DW), BLS; Reto Fiechter (RF), SOB;</p> <p>Serge Collaud (SC), TPF</p> <p>Vertretung EVU: Linus Looser (LL), SBB P</p> <p>Vertretung VöV: Ueli Stückelberger (USt)</p> <p>Vertretung RailPlus: Christian Florin (ChF), RhB</p> <p>Vertretung Swissrail: Michaela Stöckli (MSt), Hansjörg Hess (HH)</p>
Entschuldigt	<p>Systemführer ETCS: Urs Guggisberg (UG)</p> <p>Back-Office: Yves Zischek (YZI), Matthias Gygax (MG), SBB</p> <p>Dirk Stahl (DS), BLS Cargo</p>
Kopie an	BAV, FT SIBS, Partnerschaft Bahnen
Ort, Datum, Zeit	Dezentral per Teams, 18. Juni 2021, 13.00 – 15.00 Uhr
Status	Nach Vernehmlassung
Anlagen	-

Nr.	Text	Wer	Wann
1.	Begrüssung PK begrüsst die Teilnehmenden zur 2. Sitzung des Forums. DS von BLS Cargo lässt sich entschuldigen.		
2.	Abnahme Protokoll vom 18. März 2021 Entscheid: Das Protokoll vom 18. März 2021 wird genehmigt.		
3.	<p>Stand Gutheissung Projektanträge durch BAV</p> <ul style="list-style-type: none"> • YZI: In der Zwischenzeit gab das BAV den FRMCS-Antrag mit einigen Fragen und Auflagen zusätzlich frei. Beim BAV noch in Prüfung sind alle 9 überarbeiteten TMS-Anträge sowie die 4 Anträge zur europäischen Standardisierung. • DW: Zum eingereichten Gesamtantrag hat das BAV mehrere Fragen gestellt, welche in der Zwischenzeit beantwortet wurden. Der Freigabeentscheid seitens BAV ist jedoch noch offen • RF: Die SOB reichte 2 Anträge ein, bis jetzt trafen seitens BAV keine Rückfragen dazu ein. • ChF: Der eingereichte Antrag ist aktuell in Überarbeitung (die finanziellen Beiträge von Siemens und Stadler sind auszuweisen). • PK: In einem Schreiben hat die SBB das BAV auf die bis Ende Juni 2021 befristete Übergangsfinanzierung hingewiesen. Die Fragestellung steht auch auf der Traktandenliste des Führungsmeetings zwischen BAV und SBB vom 24. Juni 2021. 		

4.	<p>Definitive ERTMS-Strategie BAV: Beurteilung Sicht Bahnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • MK: Die ERTMS-Strategie des BAV basiert auf Aufwärtskompatibilität: Optimierung der bestehenden Systeme, gefolgt von deren Weiterentwicklung gestützt auf die Ergebnisse der europäischen Standardisierung. • MSt stellte an der letzten Konferenz der UNIFE eine reservierte Haltung gegenüber der Schweiz aufgrund des gescheiterten Rahmenabkommens mit der EU fest. Sie befürchtet Schwierigkeiten für die Schweizer Industrie im EU-Markt. Für TKü ist wichtig, dass gegenüber den politischen Behörden die Risiken des gescheiterten Rahmenabkommens aufgezeigt werden. Die Haltung der Bahnen zur ERTMS-Strategie des BAV ist mit diesem Punkt entsprechend zu ergänzen. • Gemäss MK ist bei den europäischen Gremien wie folgt zu differenzieren: Formal hat die Schweiz kein Mitbestimmungsrecht, Vertreter/-innen sind höchstens als Beobachter zugelassen. Für inhaltliche / technische Mitarbeit ist die Schweiz aber immer noch willkommen, allerdings ohne finanzielle Entschädigung seitens der EU. Mit der Mitgestaltung von Lösungen ziehen die Schweizer Bahnen aber gleichwohl einen wichtigen Nutzen aus ihrem Engagement. <p>Entscheid: Die Beurteilung der Bahnen zur ERTMS-Strategie des BAV wird gutgeheissen. Sie wird ergänzt mit den Risiken aufgrund des Scheiterns des Rahmenabkommens. Nachtrag: in Absprache mit TKü und MK wird die Ergänzung wie folgt formuliert: «Das Scheitern des Rahmenabkommens mit der EU und den bereits spürbaren Vorbehalten gegenüber der Schweiz in den Entscheidgremien und Arbeitsgruppen der europäischen Bahnorganisationen erachten die Teilnehmenden des Forums als Risiko für eine zeitgerechte und den Interessen der Schweiz dienenden Umsetzung der ERTMS-Strategie. Die Schweizer Industrie befürchtet insbesondere gravierende Nachteile im EU-Markt. Und die Bahnen befürchten Lösungen als Standard übernehmen zu müssen, die auf Grund des dichten Mischverkehrs zu einer Kapazitätsverminderung oder einer Verteuerung der Infrastruktur führen».</p>		
5.	<p>Definitive ERTMS-Strategie BAV: Beurteilung Sicht Industrie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemäss HJH ist sehr zu begrüßen, dass in der ERTMS-Strategie des BAV auch Stellwerke und Leittechnik sowie die Umsysteme TMS, ATO und GSM-R/FRMCS Berücksichtigung fanden. Auch besteht in allen Bereichen der ERTMS-Strategie Optimierungspotential. Zur Veranschaulichung des Fortschritts bei der Umsetzung wünscht sich die Industrie ein übersichtliches Cockpit. Swissrail hätte auch die Kapazität, ein solches Controllinginstrument zu entwerfen. • Die Vertreter der SBB weisen darauf hin, dass ein Entwurf eines Cockpits bereits vorliegt und an der nächsten Sitzung zur Diskussion vorgelegt wird. <p>Entscheid: Der Entwurf des Cockpits wird mit den Partnerbahnen und der Industrie abgestimmt und an der nächsten Sitzung des Forums als formales Steuerungsinstrument abgenommen.</p>	YZ/MG	Nächste Sitzung
6.	<p>Road Map Umsetzung ERTMS-Strategie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemäss YZI hängt die Umsetzung des ERTMS-Zielbilds ab 2030 in erster Linie von der Ausgestaltung der europäischen Standardisierung ab. Zur Mitgestaltung ist eine Mitarbeit der Schweiz in den europäischen Gremien unbedingt notwendig. • DW: Für die BLS ging der Business-Case von AWAP Light nicht auf (insbesondere die Kalkulationen der Industrie waren für die BLS nicht nachvollziehbar), weswegen das Projekt sistiert wurde. • Gemäss YZI finden demnächst Gespräche über eine gemeinsame und tragfähige Lösung statt. Ein Konsens ist auch für MK wichtig: AWAP Light sei nur ein weiterer 		

	<p>Schritt in Bezug auf Baustellen-Sicherheit, nächste Schritte werden folgen. Aus diesem Grund seien unbedingt gemeinsame Lösungen zu finden.</p> <ul style="list-style-type: none"> HJH und MSt bieten ihre Unterstützung an, da Industrie und Bahnen in diesem Bereich die gleichen Interessen verfolgen. Dieses Angebot wird von den Bahnvertretungen SBB und BLS verdankt. Je nach Ausgang der Gespräche wird dieses Angebot gerne angenommen. 		
7.	<p>Road Map kurzfristige Optimierungsmassnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Arbeiten konzentrieren sich gemäss UG auf die zwei Themenblöcke «Infrastruktur» und «Infrastruktur/Fahrzeuge». Dabei liegt die Priorität bei beiden Themenblöcken auf Verbesserungen der heutigen Anlagen, denn dort gibt es Optimierungspotential zum Nutzen unserer Kundinnen und Kunden. ETCS funktioniere auf den heutigen ETCS L2 Strecken gut, in Knoten gilt es die Funktionalität noch zu optimieren und weiter zu entwickeln. HJH ergänzt die erfolgte Abstimmung des Vorgehens mit der Bahnindustrie. Die «low hanging fruits» sind bereits geerntet. Nun sind die schwierigen Probleme zu lösen, die mehr Zeit brauchen. Im 2. Semester werden erste Resultate erwartet. Er bittet die Bahnen, der Terminfindung für Abstimmungssitzungen mit der Industrie hohe Priorität einzuräumen. Die Gespräche zwischen den Bahnen und der Industrie erfolgen im Rahmen der Systemführeraufgaben. Resultate und/oder Anliegen der EVUs werden in den jeweiligen Management Boards thematisiert. Auch sind EVU-Vertreter an den Arbeitsgruppen-Sitzungen mit der Industrie je nach Thema ebenfalls eingebunden (Antwort auf Frage DW). Fragestellungen rund um ETCS L2 Baseline 3 sind ebenfalls adressiert und werden in den Arbeitsgruppen bearbeitet. Die betriebliche Erprobung der Optimierungen ETCS L1LS (BL3) sind ab Q4 2021 geplant (Antwort auf Frage LL). PK begrüsst, dass sich die Arbeitsgruppen nun konstituiert haben und an konkreten Lösungen gearbeitet wird. Die Resultate sind im Forum regelmässig zu präsentieren. 		
8.	<p>Rolle, Ziele und Aufgaben Team Partnerschaft Bahnen</p> <ul style="list-style-type: none"> DW: Das Gremium «Operative Abstimmung Partnerbahnen» dient der Koordination aller Partnerbahnen. Es hat keine Entscheidkompetenz. Die gut etablierte Zusammenarbeit zwischen den Bahnen soll auch nach Abschluss des Programms smartrail 4.0 weitergeführt werden. YZI ergänzt, dass das Gremium eine wichtige Scharnierfunktion zwischen den Bahnen (ISB und EVU) sowie den Systemführern wahrnimmt. Informationen werden auch mit den Industrie-Arbeitsgruppen geteilt (Antwort auf Frage von HJH). 		
9.	<p>Umgang mit Vertraulichkeit im Forum</p> <ul style="list-style-type: none"> PK: Die vorgeschlagene Lösung wurde mit unseren Juristen ausgearbeitet. Anstelle von Vertraulichkeit gilt das Prinzip der Offenlegung. Unterlagen des Forums sind öffentlich und werden auf der VöV-Homepage auch publiziert. Themen in Bezug auf Ausschreibungen werden im Forum demzufolge nicht behandelt. Dieser Ansatz wie auch der Vorschlag von MSt, über die Gründung des Forums öffentlich zu kommunizieren, wird von allen Teilnehmenden begrüsst. <p>Entscheid:</p> <ol style="list-style-type: none"> Das VöV-Forum ERTMS ist kein vertrauliches Gremium; Die Unterlagen sind öffentlich (Internet). Sie können entsprechend Dritten weitergegeben werden. 		

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Sofern von allgemeinem Interesse, werden die Unterlagen des Forums auf der VöV-Homepage publiziert (wie z.B. Sitzungsunterlagen und Protokolle des Forums). Auf Nachfrage hin werden alle Informationen an Dritte weitergegeben. 4. Auf SIMAP wird die Gründung des Forums (einmalig) bekannt gemacht und dass die Unterlagen auf der VöV-Homepage jeweils aufgeschaltet werden. 5. Auf grundlegende Stossrichtungsentscheide oder Arbeitsergebnisse wird auf SIMAP zusätzlich aufmerksam gemacht. 6. Im Forum werden Themen in Bezug auf Ausschreibungen (wie Planungen, Strategien, Gegenstände, etc.) nicht behandelt. <p>Die notwendigen Umsetzungsschritte inkl. einer öffentlichen Kommunikation sind durch MG zusammen mit dem VöV (Roger Baumann, Urs Walser) vorzubereiten.</p>	<p>MG mit R. Baumann und U. Walser (VöV)</p>	<p>31.08.2021</p>
<p>10.</p>	<p>Varia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der vorgesehene Termin vom 27. Oktober 2021 (15.00 -17.00 Uhr) für eine nächste Sitzung des Forums steht in Konflikt zu einem VöV-Anlass. Das Sekretariat der SBB prüft mit USt, ob eine leichte zeitliche Verschiebung von Forum und/oder VöV-Anlass möglich ist, damit die beiden Anlässe nebeneinander stattfinden können. • Dem BAV wird gegen Ende 2021 ein erster Austausch zwischen einer Delegation des Forums und dem BAV (Bahnproduktion 25) vorgeschlagen. 	<p>MG / USt</p>	<p>15.07.2021</p>

Pendenzenliste

Nr.	Datum Sitzung	Pendenz	Wer	Wann
1	18.03.2021	Relevanz des Teilziels «niedrige Kosten» im Rahmen des nach wie vor gültigen Zielbilds von smartrail 4.0	Diskussion im Forum	Offen
2	18.03.2021	Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe Swissrail/Bahnen zur Erarbeitung einer gemeinsamen Road Map Erledigt gemäss Traktandum 7	YZI/HH	Ende April
3	18.03.2021	Handhabung Vertraulichkeit Erledigt gemäss Traktandum 9	MG	Nächste Sitzung
4	18.06.2021	Erarbeitung eines Cockpits über die Umsetzung der ERTMS-Massnahmen in Abstimmung mit den Partnerbahnen und der Industrie	YZ/MG	Nächste Sitzung
5	18.06.2021	Vorbereitung einer Kommunikation über die Schaffung des Forums inkl. Informationsmöglichkeit auf der Homepage des VöV	MG zusammen mit U. Walser und R. Baumann (VöV)	31.8.2021

Entscheidliste

Nr.	Datum Sitzung	Beschrieb Entscheid
1	18.03.2021	Anpassung Mandat, Organisation und Vertraulichkeit/ Kommunikation des Forums in Bezug auf Ausstandspflicht, Präzisierung Beschlüsse sowie Zusammensetzung Delegation Forum Austausch mit dem BAV genehmigt.
2	18.06.2021	Beurteilung der Bahnen zur ERTMS-Strategie des BAV
3	18.06.2021	Umgang mit Vertraulichkeit / Offenheit im ERTMS-Forum