Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilungen Infrastruktur und Sicherheit

1. Dezember 2019

Referenz/Aktenzeichen: ……..

Richtlinie

zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung

auf Grundlage von
Art. 3 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) und
Art. 5a und 5b der Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung; EBV)

Bundesamt für Verkehr BAV

Herausgeber: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
Abteilungen Infrastruktur und Sicherheit

Sektion Zulassungen und Regelwerke
und Sektion Bahnbetrieb

Verteiler: Veröffentlichung auf der BAV-Webseite

Sprachfassungen: Deutsch (Original)
Französisch
Italienisch

Diese Richtlinie tritt am 1. Dezember 2019, Version 3.0 in Kraft; sie ersetzt die gleichnamige Richtlinie vom 1. September 2019, Version 2.1.

Bundesamt für Verkehr

Abteilung Finanzierung	Abteilung Infrastruktur	Abteilung Sicherheit
Pierre-André Meyrat Stellvertretender Direktor	Anna Barbara Remund Vizedirektorin	Rudolf Sperlich Vizedirektor

Ausgaben / Änderungsgeschichte

Referenz/Aktenzeichen: ……

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status
V 1.0	1. Juli 2013	Bundesamt für Verkehr BAV	Erstausgabe	Ersetzt
V 2.0	1. Januar 2018	Bundesamt für Verkehr BAV	Überarbeitung	Ersetzt
V 2.1	1. Sept. 2019	Bundesamt für Verkehr BAV	Überarbeitung	Ersetzt
V 3.0	1. Dez. 2019	Bundesamt für Verkehr BAV	Überarbeitung	In Kraft

Inhalt

Ausgaben / Änderungsgeschichte 2
1 Zweck der Richtlinie 5
2 Abkürzungen 6
3 Gesetzliche Grundlagen 7
4 Geltungsbereich 8
4.1 Für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 8
4.2 Für Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) 8
5 Rollen, Aufgaben und Verantwortung 9
5.1 Eisenbahnunternehmen 9
5.1.1 Übersicht über Rollen EVU und ISB 9
5.1.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 10
5.1.3 Infrastrukturbetreiberin (ISB) 10
5.2 Bundesamt für Verkehr (BAV) 11
5.3 Schiedskommission Eisenbahnen (SKE) 11
5.4 Bundesverwaltungsgericht (BVGer) 11
6 Übersicht der erforderlichen Bewilligungen nach Interessengruppen 12
6.1 Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen / Rolle EVU 12
6.2 Betreiben von Eisenbahninfrastrukturen / Rolle ISB 13
7 Netzzugangsbewilligung (NZB) 14
7.1 Anforderungen 14
7.2 Erneuerung 15
7.3 Widerruf 15
8 Sicherheitsbescheinigung (SiBe) 16
8.1 Anforderungen 16
8.2 Inhalt des Gesuchs 16
8.3 Infrastrukturregister (RINF) 17
8.4 Kompatibilität Fahrzeug zu befahrende Strecken 17
8.5 Weitere spezifische Bestimmungen 17
8.5.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für SiBe 17
8.5.2 Rollmaterial 17
8.5.3 Fahrten innerhalb gesperrter Gleise 19
8.5.4 Fahrten mit Dienstfahrzeugen auf Gleisen in Betrieb 19
8.6 Widerruf 19
9 Netzzugangsvereinbarung 20
10 Sicherheitsgenehmigung (SiGe) 21
10.1 Anforderungen 21
10.2 Inhalt des Gesuches 21
10.2.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für SiGe 22
10.3 Fahrten der ISB auf eigener Infrastruktur 22
10.3.1 Sonderregelung für Interventionsfahrten 23
10.3.2 Fahrten als Systemführer 23
10.4 Widerruf 23
11 Änderungen im Betrieb 24
12 Sicherheitsmanagementsystem (SMS) 25
12.1 Ziel, Inhalt und Zweck des Sicherheitsmanagementsystems 25
12.2 Verhältnismässigkeit des SMS 25
12.3 Anforderungen an das SMS und relevante Kriterien 26
12.4 Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des SMS 26
12.5 Form des SMS 26
12.6 Berücksichtigung von vorhandenen Zertifikaten 26
12.7 Prüfung und Überwachung des SMS durch das BAV 27

12.7.1 Prüfung der Unterlagen 27
12.7.2 Überwachung der Umsetzung des SMS in der Aufsicht des BAV in der Betriebsphase 27
12.8 Jährlicher Bericht der Eisenbahnunternehmen 27
13 Fahrten aus dem Anschlussgleis 28
13.1 Der Anschlussgleisbenutzer als EVU 28
13.2 Fahrten eines Anschlussgleisbenutzers auf Bahnhofgleisen mit Flankenschutz (EBV Art. 5d Abs. 2) 28
13.3 Ein EVU fährt im Auftrag des Anschlussgleisbenutzers oder Anschliessers 28
14 Grenznahe Strecken und ausländische Strecken in der Schweiz 29
15 Fristen 30
15.1 Bearbeitungsfristen BAV 30
15.2 Bearbeitungsfristen ISB bei noch fehlenden Angaben im RINF 30
16 Gebühren 31
17 Gesuchsvorlagen / Publikation 32
17.1 Gesuchsvorlagen 32
17.2 Publikation 32
18 Anhänge 33
18.1 Anhang 1: Anforderungen zum Erlangen einer SiBe für grenznahe Strecken 33
18.2 Anhang 2: Konkretisierungen und Ergänzungen zur Richtlinie 33
19 Übergangsbestimmungen mit Übernahme der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets – 16. Juni 2019 34
19.1 Neue und erneuerte SiBe / SiGe 34
19.2 Bestehende SiBe / SiGe 34
19.3 Grenznahe Strecken 34
19.4 SiBe mit Geltungsbereich mehrerer Länder 34

1 Zweck der Richtlinie

Die Richtlinie dient als Umsetzungshilfe der heute anzuwendenden gesetzlichen Grundlagen in Bezug auf die Bewilligungsverfahren für die Benützung oder das Betreiben von Eisenbahninfrastrukturen in der Schweiz.

Diese Richtlinie zeigt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen die Anforderungen für die Benützung und das Betreiben von Eisenbahninfrastrukturen in der Schweiz auf. Sie soll die Unternehmen bei den erforderlichen Arbeitsschritten und bei der Ausgestaltung der Gesuchsunterlagen unterstützen. Weiter werden Hilfsmittel zur Verfügung gestellt, die es ermöglichen, mit zweckmässigem Aufwand vollständige und den Anforderungen entsprechende Gesuchsunterlagen für die Bewilligungen einzureichen.

Mit dem Ziel, Nachfragen bzw. Nachforderungen im Bearbeitungsverfahren möglichst zu minimieren, werden der Ablauf, die Fristen und die notwendigen Unterlagen beschrieben.

Für EVU welche international verkehren, besteht gemäss Eisenbahnverordnung EBV und unter Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/798 sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2018/762 die Möglichkeit zum Beantragen einer Mehrländer-SiBe. Gesuche sind über die Eisenbahnagentur (ERA) der Europäischen Union unter Anwendung der erforderlichen Datenbanken, Systeme und Werkzeuge wie z.B. die zentrale Anlaufstelle (One Stop Shop, OSS; https://oss.era.europa.eu/) einzureichen. Die für die Schweiz zu beachtenden technischen Vorschriften (NNTV) sind auf der Webseite BAV ersichtlich.

2 Abkürzungen

In vorliegender Richtlinie werden der Einfachheit und Übersichtlichkeit halber die nachstehenden Abkürzungen verwendet:

AZG	Arbeitszeitgesetz; SR 822.21
AZGV	Verordnung zum Arbeitsgesetz; SR 822.211
BAV	Bundesamt für Verkehr
BVGer	Bundesverwaltungsgericht
BV	Betriebsvorschriften
EBG	Eisenbahngesetz; SR 742.101
EBV	Eisenbahnverordnung; SR 742.141.1
ERA	Eisenbahnagentur der EU
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EU	Europäische Union
FDV	Schweizerische Fahrdienstvorschriften; SR 742.173.001
GüTG	Gütertransportgesetz; SR 742. 41
GüTV	Gütertransportverordnung; SR 742. 411
ISB	Infrastrukturbetreiberin
NVR	Eisenbahn-Fahrzeugregister (National Vehicle Register)
NZB	Netzzugangsbewilligung
NZV	Netzzugangsverordnung; SR 742.122
NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung; SR 742.122.4
RINF	Infrastrukturregister
RL	Richtlinie
SiBe	Einheitliche Sicherheitsbescheinigung
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SKE	Schiedskommission Eisenbahnen
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
VO	Verordnung
VUV	Verordnung über die Unfallverhütung; SR 832.30

3 Gesetzliche Grundlagen

Die vorliegende Richtlinie basiert auf den nachstehenden gesetzlichen Grundlagen:

Netzzugangsbewilligung (NZB):

- Art. 8c, 8d, 8f EBG
- Art. 3 – 9 NZV

Sicherheitsbescheinigung (SiBe):

- Art. 8c, 8e, 8f EBG
- Art. 5b, 5c ff. EBV, mit Verweis auf die nachstehenden Grundlagen der EU:
  - Verordnung (EU). 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an SMS gemäss Richtlinie (EU) 2016/798 (SiBe);

Sicherheitsgenehmigung (SiGe):

- Art. 5, 8a, 8b EBG
- Art. 5a, 5c ff. EBV, mit Verweis auf die nachstehenden Grundlagen der EU:
  - Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an SMS gemäss Richtlinie (EU) 2016/798 (SiGe).
  - Empfehlung (EU) 2019/780 der Kommission vom 16. Mai 2019 über praktische Festlegungen für die Ausstellung von Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber

4 Geltungsbereich

4.1 Für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Grundsätzlich benötigen alle EVU für alle Fahrten auf einer Infrastruktur in der Schweiz eine NZB und eine SiBe.

Für Fahrten auf Infrastrukturen, auf denen kein Netzzugang gewährt werden muss, ist keine NZB erforderlich. Dies sind:

- reine Zahnradstrecken;
- Strecken, deren besondere Beschaffenheit eine Benützung durch andere Unternehmen ausschliesst (z.B. Lausanne m2);
- Strecken, die ein Eisenbahnunternehmen ausschliesslich für die Instandhaltung seiner Fahrzeuge betreibt.

Für den Verkehr innerhalb von Anschluss- und Werkgleisen sind weder eine NZB noch eine SiBe erforderlich.

4.2 Für Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

Für den Betrieb einer konzessionierten Eisenbahninfrastruktur benötigt die ISB eine SiGe.

In der Regel sind die ISB und die Inhaber der Infrastrukturkonzession identisch, da für Bau und Betrieb der Infrastruktur sowohl eine Konzession wie auch eine SiGe erforderlich sind.

Wenn sich ein Dritter (nicht der Konzessionär) eine SiGe erteilen lässt, übernimmt er die Rolle der ISB mit der entsprechenden Verantwortung.

Für das Betreiben von Anschlussgleisen ist keine SiGe erforderlich. Dies gilt auch für Werkgleise, da diese unter der Aufsicht der SUVA stehen.

5 Rollen, Aufgaben und Verantwortung

Nachstehend sind die zentralen Rollen und grundsätzlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Benützung und dem Betreiben von Eisenbahninfrastruktur aufgeführt.

Erleichterungen und Ausnahmen werden bei den entsprechenden Verfahren behandelt.

5.1 Eisenbahnunternehmen

Ein Eisenbahnunternehmen kann gleichzeitig beide nachstehend aufgeführten Rollen (EVU und ISB) wahrnehmen.

5.1.1 Übersicht über Rollen EVU und ISB

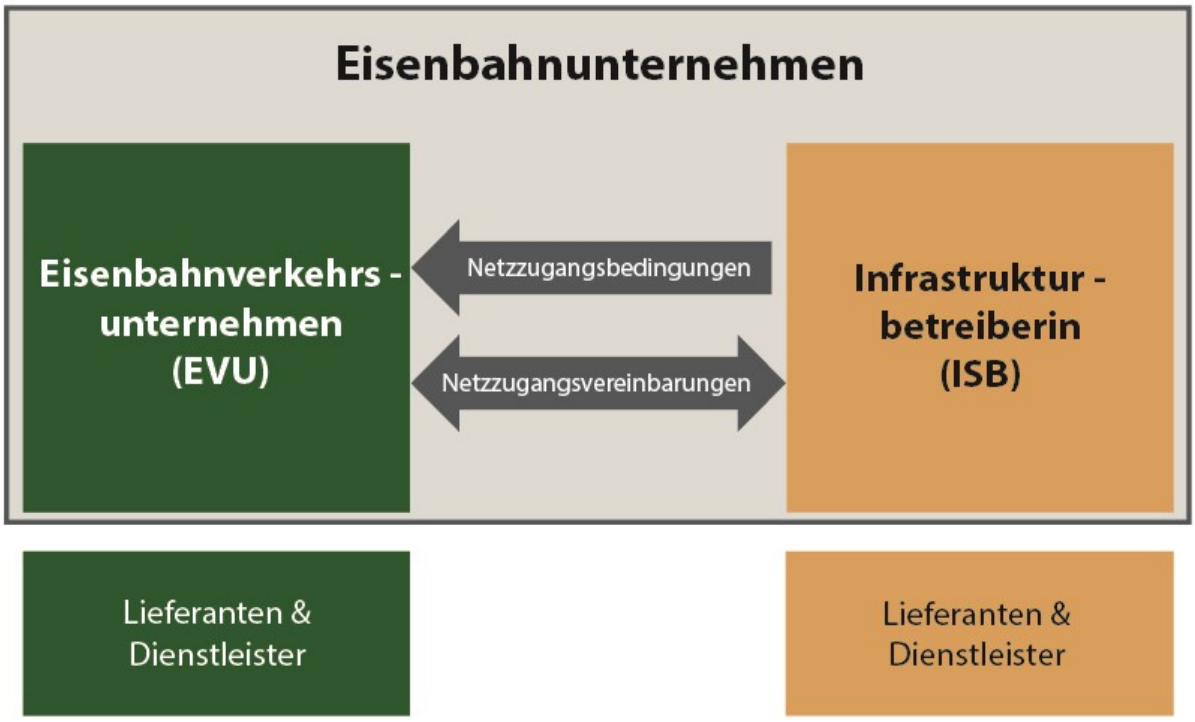

Abbildung relevante Rollen und Schnittstellen

Die Verantwortung für den sicheren Betrieb und die Kontrolle der damit verbundenen Risiken liegt bei den Eisenbahnunternehmen. Die ISB und/oder die EVU stellen dies im Rahmen ihres SMS jeweils für ihren Teil des Eisenbahnsystems sicher. Sie sind verpflichtet die erforderlichen Massnahmen zur Risikobegrenzung - gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit - durchzuführen.

Sie zeigen jeweils für ihren Bereich auf, wie sie mit weiteren relevanten Stellen zusammenarbeiten. Dies betrifft insbesondere die Nahtstellen zu anderen ISB und EVU, für die Instandhaltung zuständige Stellen (z.B. ECM), Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Fahrzeughalter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verlader, Entlader, Befüller und Entleerer.

Die Schnittstellen zwischen Eisenbahnunternehmen sind so auszugestalten, dass alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten und Entscheidungen im SMS geregelt werden und dass diese klar dem verantwortlichen Teil des Eisenbahnunternehmens (ISB und/oder EVU) zugeordnet sind.

Wo mehrere Eisenbahnunternehmen an einer Dienstleistung beteiligt sind, ist das verantwortliche Unternehmen eindeutig festzulegen. Die verantwortliche ISB bzw. das verantwortliche EVU stellt die Durchgängigkeit der Vorgaben und Nachweise sicher.

5.1.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Das EVU ist ein Unternehmen, welches Eisenbahnverkehr durchführen und dazu eine Infrastruktur benutzen will. Dazu benötigt es eine NZB und eine SiBe.

Zusätzlich muss das EVU eine Netzzugangsvereinbarung (Vertrag) mit der ISB aushandeln und abschliessen (Art. 15 und 16 NZV).

Das EVU ist dafür verantwortlich, dass alle notwendigen Bewilligungen, Bescheinigungen und Vereinbarungen rechtzeitig, d.h. vor der ersten Fahrt über eine bestimmte Strecke, vorliegen.

Das EVU kann selbst Halter der eingesetzten Fahrzeuge sein oder es verantwortet die Schnittstellen gegenüber dem Halter. In jedem Fall hat das EVU aufzuzeigen, wie die Betriebssicherheit der Fahrzeuge sichergestellt und ein konformer Fahrzeugeinsatz gewährleistet werden.

Ein Unternehmen, welches Fahrten aus einem Anschlussgleis (über den Anschlusspunkt hinaus) ausführen will, übernimmt die Rolle eines EVU und benötigt die entsprechenden Bewilligungen. Einzelheiten und Erleichterungen sind in Kapitel 13 „Fahrten aus dem Anschlussgleis“ aufgeführt.

Mit der Erteilung der NZB und der SiBe an ein EVU kann dieses die Gesamtverantwortung für das Führen eines Zuges und anderer Fahrten auf der entsprechenden Infrastruktur übernehmen.

Es ist möglich, dass ein EVU im Rahmen der Vorgaben seines SMS (unter seiner NZB und SiBe) Züge mit Personal und Fahrzeugen eines anderen Unternehmens führt.

Beauftragt ein EVU, welches die Bewilligungen für den Netzzugang besitzt, einen Unterakkordanten/Traktionär zur Durchführung des Verkehrs, so trägt die Inhaberin der NZB/SiBe nach wie vor die Gesamtverantwortung. Das Eigentum bzw. der Besitz des Rollmaterials wie auch die Zugehörigkeit des Personals zu einem Unternehmen sind in Bezug auf die Verantwortung und die Haftung bei dieser Art der Zusammenarbeit nicht direkt massgebend.

5.1.3 Infrastrukturbetreiberin (ISB)

Die ISB ist ein Unternehmen, welches die Infrastruktur baut und betreibt und diese den EVU gegen Entgelt (Trassenpreis) diskriminierungsfrei zur Verfügung stellt. Das Betreiben beinhaltet den Betrieb und den Unterhalt der entsprechenden Infrastruktur.

Mit der Erteilung einer SiGe übernimmt die ISB die Verantwortung für Bau und Betrieb der Infrastruktur.

Die ISB muss die für den Netzzugang erforderlichen Angaben in das Infrastrukturregister (RINF) eintragen (Art. 15f EBV). (Details siehe 8.4)

Die ISB publiziert die notwendigen Angaben zur Benutzung ihrer Infrastruktur (Network Statement).

Die Details der Infrastrukturbenützung werden im Rahmen der Netzzugangsvereinbarung (Vertrag) mit jedem EVU geregelt.

Die ISB muss die notwendigen Instruktionen zum Erwerb der Streckenkundigkeit allen EVU diskriminierungsfrei anbieten (Art. 14a EBV).

Die ISB hat gegenüber den EVU ein Weisungsrecht bei Betriebsstörungen (Art. 14 NZV) und ein Kontrollrecht mit Informationspflicht gegenüber dem BAV im Gefahrenfall (Art. 24 NZV).

5.2 Bundesamt für Verkehr (BAV)

Das BAV ist Vollzugs- und Aufsichtsbehörde. Das BAV legt die Bedingungen für die notwendigen Bewilligungen (NZB, SiBe, SiGe) fest, prüft die eingehenden Gesuche und entscheidet darüber. Gegenüber der ISB legt es die Art und Weise der Publikation der Netznutzungsbedingungen fest. Das BAV erteilt Auskünfte und Informationen zum Erlangen von NZB, SiBe und SiGe.

Die Verfahren für Personenbeförderungs- und Infrastrukturkonzession, Fahrzeugzulassung, Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung, Personalzulassung, Betriebsvorschriften usw. laufen ausserhalb der Verfahren zur Erlangung von NZB, SiBe und SiGe.

Weitere Angaben zum BAV unter der Webseite www.bav.admin.ch

5.3 Schiedskommission Eisenbahnen (SKE)

Die SKE entscheidet bei Differenzen zwischen EVU und ISB bei der Vergabe von Trassen, den Trassenpreisen und der Netzzugangsvereinbarung. Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird.

Detaillierte Angaben zur Schiedskommission sind auf der Webseite der SKE www.ske.admin.ch zu finden.

5.4 Bundesverwaltungsgericht (BVGer)

Rechtsmittelinstanz für Beschwerden gegen die vom BAV erteilten NZB, SiBe und SiGe ist das BVGer. Beschwerden werden nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) behandelt.

Weitere Angaben zum BVGer finden sich unter Webseite www.bvger.ch.

6 Übersicht der erforderlichen Bewilligungen nach Interessengruppen

6.1 Nutzung von Eisenbahninfrastrukturen / Rolle EVU

	EVU auf eigener und/ oder fremder Infrastruktur	EVU ausschliesslich auf eigener Infrastruktur	Eisenbahnunternehmen für Fahrten auf eigener Infrastruktur, auf welcher kein Netzzugang gewährt werden muss (Art. 1, Abs. 3 NZV)	Unterhaltsfahrten von Infrastrukturbetreibern 3)	Fahrten von Anschlussgleisbenutzern (Kap. 13)	EVU im grenznahen Raum und auf ausländischen Strecken in der Schweiz (Kap. 14)
Netzzugangsbewilligung (NZB)	ja	ja	nein	nein	5)	6)
Sicherheitsbescheinigung (SiBe)	ja	ja 2)	ja 2)	nein 4)		
Sicherheitsmanagementsystem (SMS) nach VO (EU) 2018/762	ja	ja	ja	ja		
Netzzugangsvereinbarung	ja 1)	nein 1)	nein	nein		

1) Für den Betrieb auf eigener Infrastruktur sind an Stelle einer Vereinbarung dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Art. 15, Abs. 2, Bst. e-g und j NZV zu machen.
2) Die Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung für eine nationale SiBe als EVU (nach EU-VO 2018/762 Anhang I) und der SiGe als ISB (nach VO (EU) 2018/762 Anhang II) können gemeinsam nachgewiesen werden.
3) Unterhaltsfahrten ausserhalb der eigenen Infrastruktur sind daher nur soweit möglich, als sie für die eigentliche Aufgabenerfüllung (Instandhaltung der **eigenen** Infrastruktur) notwendig sind.
4) Für diese Fahrten sind im Rahmen der SiGe zusätzlich die Anforderungen des Anhangs I der -VO (EU) 2018/762 zu erfüllen..
5) Nein, für Fahrten auf eigener Infrastruktur (innerhalb des Anschlussgleises bis maximal zum Anschlusspunkt).
   Ja, für Fahrten ausserhalb des Anschlussgleises. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten, teilweise mit Erleichterungen, welche in Kapitel 13 beschrieben sind.
6) Sofern keine internationale SiBe vorliegt, legt das BAV das Vorgehen streckenweise fest. Grundsätzlich können mindestens für eine derzeit unbestimmte Übergangszeit ausländische NZB und SiBe auch ohne Staatsvertrag auf grenznahen Strecken gegenseitig anerkannt werden.

6.2 Betreiben von Eisenbahninfrastrukturen / Rolle ISB

<table>
<tr><th></th><th>ISB, wenn Netzzugang zu gewähren ist.</th><th>Infrastruktur, wenn Netzzugang nicht gewährt werden muss.
(Art. 1, Abs. 3 NZV)</th><th>Anschliesser
(in der Rolle als ISB;
Kap. 13)</th><th>Anlagenteile, die ein EVU ausschliesslich für die Instandhaltung von Fahrzeugen betreibt.</th></tr>
<tr><td>Angaben in RINF eintragen und publizieren, sowie Veröffentlichung der Netznutzungsbedingungen</td><td>ja</td><td>nein</td><td rowspan="4">nein 2)</td><td>nein</td></tr>
<tr><td>Sicherheitsgenehmigung (SiGe)</td><td>ja</td><td>ja</td><td>nein</td></tr>
<tr><td>Sicherheitsmanagementsystem (SMS) nach VO (EU) 2018/762</td><td>ja</td><td>ja</td><td>nein 3)</td></tr>
<tr><td>Netzzugangsvereinbarung</td><td>ja 1)</td><td>nein</td><td>nein</td></tr>
</table>

1) Mit allen Benutzern, welche eine gültige NZB und SiBe haben. Für den Betrieb eines eigenen EVU sind an Stelle einer Vereinbarung dem BAV im Voraus Angaben im Sinne von Art. 15, Abs. 2, Bst. e-g und j NZV zu machen.
2) Es sind sinngemäss Verträge gemäss Anschlussgleisgesetz mit anschliessender Infrastrukturbetreiberin erforderlich. In diesen Verträgen bzw. in den Betriebsvorschriften sind allfällige Nutzungsbestimmungen und Zugangsbeschränkungen festzuhalten.
3) Im Rahmen der Erlangung der SiBe sind durch das EVU zusätzlich die Aspekte zum Bau und Betrieb (inkl. Unterhalt) zu regeln.

7 Netzzugangsbewilligung (NZB)

Jedes schweizerische EVU, dass auf einer Strecke mit Netzzugang verkehrt, benötigt eine NZB als Voraussetzung für die SiBe. Dies gilt auch für Unternehmen, welche unter einer Holding-Struktur organisiert sind.

Die NZB wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Sie ist maximal 10 Jahre gültig.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen. Für Fahrten auf grenznahen Strecken (siehe Kap. 14) können ausländische NZB (EU-Lizenzen) anerkannt werden, ohne dass dazu ein entsprechendes zwischenstaatliches Abkommen erforderlich ist.

Gemäss Art. 25 Abs. 4 des Landverkehrsabkommens Schweiz – EU[1] werden die Netzzugangsbewilligungen bzw. Lizenzen in der Gemeinschaft und der Schweiz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit anerkannt. Die Vollzugsbehörde kann insbesondere in Bezug auf die Höhe der Haftpflichtversicherung Auflagen machen.

7.1 Anforderungen

Unternehmen, welche den Sitz in der Schweiz haben und im schweizerischen Handelsregister eingetragen sind oder eine Konzession nach Art. 5 des EBG besitzen, können eine NZB beantragen.

Dazu erforderlich sind allgemeine Angaben, Informationen zur Zuverlässigkeit (Art. 6 NZV) und zur finanziellen Leistungsfähigkeit des Unternehmens (Art. 5 NZV) sowie zur Umsetzung von Arbeitsbedingungen der Branche (Art. 7 NZV). Diese Anforderungen sind nachstehend detailliert aufgeführt.

Für die Übermittlung der Angaben ist zwingend das Formular auf der BAV-Webseite zu benützen.

- **Allgemeine Angaben zum Unternehmen**
  - Adresse
  - Unternehmenszweck, Angaben zum Geschäftsmodell und weitere Informationen zum Unternehmen
  - Handelsregisterauszug
- **Zuverlässigkeit des Unternehmens (Art. 6 NZV)**
  - Strafregisterauszug der geschäftsführenden Personen (Art. 6 Abs. 1 NZV)
  - Das ersuchende Unternehmen und seine geschäftsführenden Personen dürfen in den letzten zehn Jahren nicht verurteilt worden sein wegen eines Verbrechens, einer schweren oder wiederholten Widerhandlung gegen die für die Berufszweige geltenden Vorschriften über Entlöhnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten, oder wegen schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr sowie gegen die Fahrdienstvorschriften.
  - Bestätigung des Betreibungsamts zu Verlustscheinforderungen (Art. 6 Abs. 2 NZV)

[1] Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999 (SR 0.740.72)

- Gegen das ersuchende Unternehmen oder seine geschäftsführenden Personen dürfen keine offenen Verlustscheinforderungen bestehen.

- **Finanzielle Leistungsfähigkeit (Art. 5 Abs. 1 und 2 NZV)**
  - Konsolidierte Bilanz, konsolidierte Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis
  - Geschäftsbericht
  - Businessplan für neue Unternehmen.
  - Das Unternehmen ist finanziell leistungsfähig, wenn das Verhältnis zwischen Eigenkapital (einschliesslich des risikotragenden Fremdkapitals) und Fremdkapital, die offenen und stillen Reserven, die verfügbaren flüssigen Mittel, die Schulden und die gesicherten Einnahmen erwarten lassen, dass das Unternehmen den finanziellen Verpflichtungen während mindestens eines Jahres nachkommen kann. Aufgrund von Art. 5 Abs. 1 der NZV kann das BAV eine Bankgarantie oder Bürgschaft verlangen, wenn die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, übersteigen.

- **Haftpflicht-Versicherungsnachweis (Art. 5 Abs. 2 NZV)**

  Das Unternehmen muss dem BAV nachweisen, dass es gegen die Folgen seiner Haftpflicht bis zu einem Betrag von 100 Millionen Franken je Schadenereignis versichert ist oder gleichwertige Sicherheiten vorweisen. Bei Erneuerung der Versicherung ist der Nachweis unaufgefordert beim BAV einzureichen.

  Der Versicherungsvertrag hat folgende Bestimmung zu enthalten:

  Endet der Vertrag vor dem im Nachweis über die Sicherstellung angegebenen Zeitpunkt, so verpflichtet sich das Versicherungsunternehmen gleichwohl Ersatzansprüche bis zum Entzug der Bewilligung nach den Bestimmungen des Vertrages zu decken, längstens aber während 15 Tagen, nachdem das BAV vom Ende des Vertrages benachrichtigt worden ist. Als Zeitpunkt des Entzugs gilt der Tag, an dem die Entzugsverfügung rechtskräftig wird.

  Mit dieser Bestimmung werden Einschränkungen des Betrages von 100 Millionen Franken je Schadensereignis im Sinn von Ein- und Zweifachgarantien je Jahr als NZV-konform beurteilt.

- **Arbeitsrechtliche Vorschriften, Arbeitsbedingungen der Branche (Art. 7 NZV)**

  Das ersuchende EVU hat den Gesamtarbeitsvertrag vorzulegen. Besteht kein Gesamtarbeitsvertrag muss es mindestens die Angaben über Löhne, die wöchentliche Arbeitszeit und den Ferienanspruch unterbreiten. Zudem hat es aufzuzeigen, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften, insbesondere AZG/AZGV und VUV kennt und einhält.

7.2 Erneuerung

Bei der Erneuerung der Netzzugangsbewilligung sind die gleichen Angaben einzureichen wie bei einem Erstgesuch.

7.3 Widerruf

Die Netzzugangsbewilligung kann gemäss Art. 9 Abs. 3 EBG in Verbindung mit Art. 27 NZV widerrufen werden, wenn das Unternehmen die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt.

8 Sicherheitsbescheinigung (SiBe)

Für Fahrten im Geltungsbereich des EBG benötigen EVU eine SiBe.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach der Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (EU) 2016/798 bzw. der Verordnung (EU) 2018/762 bzw. nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen.

Eine Mehrländer-SiBe ist bei der ERA via One-Stop-Shop (OSS; https://oss.era.europa.eu/) zu beantragen. Es sind die Bestimmungen der ERA zu beachten. Für den Verkehr in der Schweiz erlässt das BAV – gestützt auf die Unterlagen im OSS – eine separate SiBe.

Die Eingabe der Gesuchsunterlagen für eine SiBe, welche ausschliesslich für die Schweiz gilt, richtet sich nach Kapitel 8.

Wo mit Abkommen vorgesehen, wird die SiBe zwischen verschiedenen Staaten gegenseitig anerkannt.

Für Fahrten auf grenznahen Strecken kann das BAV ausländische SiBe anerkennen.

Die SiBe wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Sie bescheinigt, dass das EVU sein SMS eingerichtet hat und die Anforderungen an einen ständigen, sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleisten kann. Die SiBe ist 5 Jahre gültig und kann bei Bedarf innerhalb der Laufzeit aktualisiert werden.

Bei der Erneuerung der SiBe sind die gleichen Angaben einzureichen wie bei einem neuen Gesuch.

8.1 Anforderungen

Eine SiBe kann nur beantragt werden, wenn eine NZB für die entsprechenden Netzteile und Verkehrsarten vorliegt oder beantragt ist.

Die Anforderungen an die SiBe entsprechen denjenigen der EU-Vorgaben (VO (EU) 2018/762); eine Zusammenstellung ergänzt mit Umsetzungsmöglichkeiten sind auf der Webseite des BAV ersichtlich). Sie sind unter Berücksichtigung der spezifischen schweizerischen Verhältnisse angemessen zu erfüllen.

Für die EVU sind die schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV (Art. 11a, Abs. 1 EBV) sowie die Betriebsvorschriften (Art. 12 EBV) der ISB verbindlich. (Es bestehen Ausnahmen und Schnittstellenregelungen für Grenzstrecken).

Werden ausschliesslich Strecken auf eigener Infrastruktur befahren, können die Gesuche für SiBe und SiGe gemeinsam eingereicht werden. Es ist möglich, dass ein SMS sowohl die Aspekte der SiBe wie auch der SiGe abdeckt.

Umfassen die Sachanlagen eines EVU Gleise, welche ausschliesslich der Instandhaltung von Fahrzeugen dienen (Depots und Werkstätten), sind diese im Gesuch für die SiBe und im SMS entsprechend zu berücksichtigen.

Das Gesuchsformular zur Beantragung einer SiBe ist vollständig durch die EVU auszufüllen.

8.2 Inhalt des Gesuchs

Angaben / Unterlagen zum Gesuch:

- Angaben zum Gesuchsteller: Eingetragener Name, Kurzbezeichnung, Firmenadresse, E-Mail-Adresse, Ansprechperson
- Art des Gesuches: Neu, Erneuerung, Aktualisierung
- Art des ersuchten Betriebes: Personen-, Güterverkehr, Rangierbetrieb und sonstige Verkehre

- Voraussichtlicher Termin für den Beginn des Verkehrs
- Festlegung des geplanten geografischen Tätigkeitsgebiets
- Kopie der gültigen Netzzugangsbewilligung
- Sicherheitsmanagementsystem mit einer Konvergenztabelle, die aufzeigt, wo die Anforderungen der Anhang I der VO (EU) 2018/762 (EG) erfüllt werden
- Allfällig vorhandene Zertifikate über Managementsysteme (vgl. dazu Kap. 12.6).
- Kopie des Haftpflichtversicherungsnachweises (nur für EVU mit NZB)

8.3 Infrastrukturregister (RINF)

Zweck des Infrastrukturregisters ist es die Eigenschaften des Eisenbahnnetzes transparent darzustellen und diese Informationen allgemein zugänglich bereitzustellen. Diese Daten dienen der Bewertung der Kompatibilität von Fahrzeugen mit den Strecken.

8.4 Kompatibilität Fahrzeug zu befahrende Strecken

Die Prüfung der Kompatibilität Fahrzeuge zu befahrende Strecken liegt in der Verantwortung der EVU.
Die EVU prüft die Kompatibilität ihrer Fahrzeuge mit den betreffenden Strecken auf Grund der Angaben der ISB im RINF.

Solange die Infrastrukturbetreiberin die erforderlichen Daten nicht im RINF in der vorgesehenen Form zur Verfügung stellt[2] und die EVU das RINF noch nicht operativ nutzen kann, prüft und bestätigt die ISB die Kompatibilität der Fahrzeuge mit ihren Strecken auf Basis der vom EVU zur Verfügung gestellten Daten. Die Prüfung erfolgt unentgeltlich innert 10 Werktagen. Die ISB bestätigt die Kompatibilität der EVU in geeigneter Form. Die Nachvollziehbarkeit der Bestätigung hat das EVU sicherzustellen.

8.5 Weitere spezifische Bestimmungen

8.5.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für SiBe

Sicherheitsmanagementsystem (Art. 5c EBV)

Das EVU hat mittels einer Beschreibung des SMS für die Organisation der Sicherheit in seinem Verantwortungsbereich inkl. der strecken- bzw. netzbezogenen Aspekte nachzuweisen, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag. Die Daten können in elektronischer (e-Gesuch BAV Webseite, DVD, CD-ROM, Memory-Stick, Internet/Fernzugriff usw.) oder in Papierform zur Verfügung gestellt werden.

Die detaillierten Anforderungen sind in Kap. 12 aufgeführt.

8.5.2 Rollmaterial

8.5.2.1 Zulassung Rollmaterial

Grundsätzlich benötigt jedes Eisenbahnfahrzeug, welches in der Schweiz verkehrt, eine gültige Zulassung. Die detaillierten Anforderungen sind in der RL Zulassung Eisenbahnfahrzeuge auf der BAV-Webseite ersichtlich.

---

[2] Für Meterspurbahnen steht das RINF noch nicht zur Verfügung, daher hat die ISB die Kompatibilität zu bestätigen.

8.5.2.2 Nationales Fahrzeugregister (NVR)

Eisenbahnfahrzeuge, welche in der Schweiz verkehren, müssen in einem nationalen Fahrzeugregister (NVR) eingetragen sein (siehe BAV-Webseite).

Um einen Eintrag im nationalen Fahrzeugregister der Schweiz vornehmen zu können, benötigt das BAV einen Antrag des Fahrzeughalters.

Sämtliche Eisenbahnfahrzeuge wie z.B. Güterwagen, Spezialfahrzeuge, Reisezugwagen, Triebfahrzeuge und Triebzüge sind im Register zu registrieren. Fahrzeuge welche ausschliesslich innerhalb gesperrter Gleise zum Einsatz kommen, sind nicht im NVR einzutragen.

8.5.2.3 Zugbeeinflussung

Grundsätzlich sind alle zugführenden Fahrzeuge mit dem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, welches auf der jeweils befahrenen Infrastruktur vorliegt. Die Kompatibilität basiert auf der in den Netzzugangsbedingungen bzw. im Infrastrukturregister (RINF) aufgeführten Mindestausrüstung.

Crypto-Schlüssel zur Nutzung von ETCS Level 2:

Für Fahrten auf ETCS-Level-2-Strecken werden digitale kryptografische Schlüssel (Zertifikate) auf den ETCS-Fahrzeugen und auf den streckenseitigen Radio Block Centers (RBC) benötigt. Diese autorisieren den gegenseitigen Informationsaustausch zwischen ETCS-Fahrzeugausrüstung und ETCS-Streckenausrüstung (RBC). Da es sich technisch um ein symmetrisches Verschlüsselungsverfahren handelt, wird auf dem Fahrzeug und dem RBC der gleiche Crypto-Schlüssel installiert.

Die Crypto-Schlüssel sind beim Key Management Center (KMC-CH), welches im Auftrag des BAV durch die SBB betrieben wird, zu beantragen.

Die Generierung von Schlüsseln durch das KMC-CH ist grundsätzlich möglich, wenn ein Fahrzeug

a) in der Schweiz immatrikuliert ist oder wird;
b) über die entsprechende CH-Betriebsbewilligung verfügt resp. diese beantragt ist.

Der Schlüssel ist mindestens 3 Monate vor Betriebsaufnahme bei folgender Adresse zu beantragen:

Schweizerische Bundesbahnen SBB
I-AT-SAZ-SNG
E-Mail: kmc-ch@sbb.ch
Tel. Nr.: +41 79 593 89 40

Weitergehende Informationen sind bei kmc-ch@sbb.ch einzuholen.

8.5.3 Fahrten innerhalb gesperrter Gleise[3]

Auch für Fahrten innerhalb gesperrter Gleise ist eine SiBe notwendig. Fahrten können im Rahmen der SiGe oder durch ein EVU mit einer SiBe durchgeführt werden.

Verantwortung:

Die beteiligten Unternehmen stellen sicher, dass alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten und Entscheidungen im Rahmen eines SMS erfolgen. Die Tätigkeiten sind eindeutig dem jeweiligen SMS zuzuordnen und darin abzubilden.

Die Fahrzeuge sind für den Einsatz auf der konkreten Infrastruktur hinsichtlich technischer Eignung als Eisenbahnfahrzeug vorgängig zu überprüfen. Die Schnittstelle zur Organisation der Arbeitsstelle ist durch die ISB sicher zu stellen.

Fahrzeuge, welche ausschliesslich auf gesperrten Gleisen zum Einsatz kommen, müssen nicht im NVR eingetragen sein. Der Fahrzeug-/Streckenabgleich hat im Rahmen der Baustellenorganisation zu erfolgen.

8.5.4 Fahrten mit Dienstfahrzeugen auf Gleisen in Betrieb

Dienstfahrzeuge (gemäss EN 15746; EN 15955 und EN 15954, welche sowohl auf Schienen als auch auf der Strasse verkehren können (Zweiwegfahrzeuge), welche ausserhalb von gesperrten Gleisen eingesetzt werden (z.B. für die Zuführung zu einer Baustelle), müssen nicht im NVR eingetragen sein. Dienstfahrzeuge benötigen für den Einsatz auf dem Schweizer Schienennetz inklusive Schleppfahrten eine Betriebsbewilligung des BAV. Der Fahrzeug-/Streckenabgleich hat im Rahmen der Baustellenorganisation zu erfolgen.

8.6 Widerruf

Das BAV widerruft die SiBe jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn das EVU wiederholt oder in schwerer Weise gegen das Gesetz oder die SiBe verstossen hat (Art. 8f EBG).

---

[3] Massgebend für den Begriff gesperrtes Gleis ist die Definition in den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV) R 300.1:
"Sperrung von Gleisen/Weichen für Arbeiten im Gleisbereich. Die gesperrten Gleise/Weichen sind für Züge nicht benutzbar."

Auf Netzen, die nicht nach den FDV betrieben werden, sind dies sinngemäss die Gleise und Weichen, welche aufgrund der dort geltenden Betriebsvorschriften gesperrt sind und höchstens durch arbeitsstellenbezogene Fahrten befahren werden dürfen.

Erläuterung: Auf gesperrten Gleisen erfolgt grundsätzlich keine Trassenzuteilung und es ist keine Zustimmung des Fahrdienstleiters für die einzelne Bewegung vorgesehen. Der Sicherheitschef koordiniert die (Rangier-)Fahrten innerhalb der gesperrten Gleise im Rahmen des Sicherheitsdispositivs.

9 Netzzugangsvereinbarung

Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 15 NZV und Art. 9b, Abs. 2 EBG) ist zwischen der ISB und dem EVU abzuschliessen. Sie ist in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch schriftlich und im Doppel auszufertigen.

Die Netzzugangsvereinbarung muss mindestens folgende Punkte enthalten:

a. die Vertragsparteien;
b. die Zulässigkeit des Einsatzes von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Fall auszutauschenden Informationen;
c. …
d. die Vertragsdauer;
e. die Definition der Trassen sowie deren Qualität;
f. den Trassenpreis und die zu dessen Berechnung notwendigen Daten;
g. die bei Nichteinhaltung der Vereinbarung zu leistenden Zahlungen;
h. die Rücktrittsbedingungen für die EVU (Kündigungsklausel);
i. die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n);
j. die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrolleinrichtungen.

Ergänzend sollten in der Netzzugangsvereinbarung auch alle Schnittstellen und Kommunikationswege für den gegenseitigen Austausch von Informationen zwischen dem EVU und der ISB definiert werden. Dies gilt für Regelfälle wie auch für Ausnahmesituationen (Störungs- und Notfallmanagement). Nicht mehr den Gegebenheiten entsprechende Vereinbarungen sind anzupassen und neu abzuschliessen. Die Verantwortung liegt beim EVU.

Verkehrt ein EVU nur auf seiner eigenen Infrastruktur, ist keine Netzzugangsvereinbarung notwendig. Das EVU hat dem BAV im Voraus Angaben gemäss obengenannter Buchstaben e-g und j zu machen (Art. 15 NZV).

10 Sicherheitsgenehmigung (SiGe)

Für den Betrieb (inkl. Unterhalt) jeder Eisenbahninfrastruktur ist zusätzlich zur Infrastrukturkonzession eine SiGe erforderlich.

Dies gilt auch für konzessionierte Güterbahnen, Tram- und Metronetze sowie für Unternehmen, die eine Infrastruktur auf Grund eines Staatsvertrages betreiben (z.B. deutsche und österreichische Strecken in der Schweiz). Gemäss Art. 5g EBV besteht für das BAV die Möglichkeit, im grenznahen Raum ausländische SiGe auch ohne zwischenstaatliches Abkommen anzuerkennen. Details zu grenznahen Strecken und ausländischen Strecken sind in Kap. 14 beschrieben.

Die SiGe wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Sie hat den Zweck, den Nachweis zu erbringen, dass der Konzessionär bzw. die ISB ihr SMS eingerichtet hat und Vorkehrungen für einen ständigen, sicheren und zuverlässigen Betrieb getroffen hat. Wenn sich ein Dritter (nicht der Konzessionär) eine SiGe erteilen lässt, übernimmt er die Rolle der ISB mit der entsprechenden Verantwortung. Die SiGe ist 5 Jahre gültig.

10.1 Anforderungen

Die ISB ist verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu betreiben.

Die Anforderungen an die SiGe entsprechen denjenigen der EU-Vorgaben (VO (EU) 2018/762 (Anhang II). Sie sind unter Berücksichtigung der spezifischen Verhältnisse der Netze und der Art des Betriebes angemessen zu erfüllen. Grundsätzlich ist pro Infrastrukturkonzession eine SiGe zu beantragen.

Unterschiedliche Infrastrukturarten innerhalb einer Infrastrukturkonzession (z.B. Tram- und Metronetze, Normal- und Schmalspurnetze) können mit einer jeweils separaten SiGe beantragt werden. Die verschiedenen Netze und der jeweilige Geltungsbereich des SMS müssen in den Unterlagen klar und differenziert ersichtlich sein.

Befinden sich Anlagen wie Depots oder Werkstätten auf dem Netz der ISB und werden diese durch die ISB selber betrieben, sind diese im SMS zu berücksichtigen und in die Gesuchsunterlagen aufzunehmen. Werden diese Anlagen durch ein EVU oder andere ISB betrieben, ist dies durch den Gesuchsteller in den Gesuchsunterlagen zu deklarieren.

Das Gesuchsformular zur Beantragung der SiGe ist vollständig durch die ISB auszufüllen. Für die Übermittlung der Angaben ist zwingend das Formular auf der Webseite des BAV zu benützen.

10.2 Inhalt des Gesuches

Angaben/Unterlagen zum Gesuch:

- Angaben zum Gesuchsteller: Eingetragener Name, Kurzbezeichnung, Firmenadresse, E-Mail-Adresse, Ansprechperson;
- Sicherheitsmanagementsystem SMS mit einer Konvergenztabelle, die aufzeigt, wo die Anforderungen des Anhangs II der VO (EU) 2018/762 behandelt werden;
- Übersicht über die Strecken (geografische Ausprägung) mit Angabe der angrenzenden Bahnhöfe (inkl. der Grenzen zu anderen Infrastrukturen), auch in Bezug auf die Instandhaltung und die Regelung des operativen Betriebes;
- Liste der Nebenanlagen (z.B. Depots, Werkstätten) mit Informationen über die Regelung des operativen Betriebs;
- Angabe der Publikationsstelle der streckenbezogenen Netznutzungsbedingungen gemäss Art. 7 NZV-BAV;

- Angabe der Publikationsstelle der für das EVU zu berücksichtigenden Vorschriften der ISB;
- Angaben zur Form und zum Umfang der vorliegenden Infrastrukturdaten gemäss Art. 15g EBV;
- Allfällig vorhandene Zertifikate über Managementsysteme (vgl. dazu Kap. 12.6);
- Angabe, ob im Rahmen der beantragten SiGe Fahrten auf der eigenen Infrastruktur ausgeführt werden sollen oder nicht (vgl. dazu Kap. 10.3).

10.2.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für SiGe

Die ersuchende ISB hat mittels einer Beschreibung des SMS (Art. 5c EBV): für die Organisation der Sicherheit in ihrem Verantwortungsbereich nachzuweisen, dass sie ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag. Die Daten können in elektronischer (e-Gesuch BAV Webseite, CD-ROM, DVD, Memory-Stick, Internet/Fernzugriff usw.) oder in Papierform zur Verfügung gestellt werden.

Die detaillierten Anforderungen sind in Kap. 12 aufgeführt.

10.3 Fahrten der ISB auf eigener Infrastruktur

Auch die ISB müssen die Anforderungen an eine SiBe für alle selbst ausgeführten Fahrten auf eigener Infrastruktur und, soweit für die Aufgabenerfüllung (Instandhaltung der eigenen Infrastruktur) erforderlich, auf benachbarten Infrastrukturen (Sonderregelung für Interventionsfahrten siehe Kap. 10.3.1) erfüllen. Damit agiert die ISB in der Rolle eines EVU auf Basis ihres SMS (für die SiGe). Folglich sind zusätzlich zu den Anforderungen des Anhangs II der VO (EU) 2018/762 diejenigen des Anhangs I zu erfüllen. Formal wird dies innerhalb des Verfahrens zur Erlangung einer SiGe behandelt.

Dies hat den Zweck, den Nachweis zu erbringen, dass die ISB ihr SMS für eigene Fahrten eingerichtet hat und die Anforderungen an einen ständigen, sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleistet sind.

Bei Fahrten auf fremder Infrastruktur, ist die Prüfung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den zu befahrenden Strecken gemäss Kap. 8.4 vorzunehmen.

Fahrten zu folgenden Zwecken sind im Rahmen einer SiGe möglich:

- Fahrten zur Instandhaltung der eigenen Infrastruktur.
  Diese haben ausschliesslich der Instandhaltung der eigenen Infrastruktur zu dienen. Zudem dürfen fremde Strecken, welche eigene, nicht zusammenhängende Netze verbinden, auf direktem Weg mit der SiGe befahren werden. Dies gilt für folgende Fahrten:
  - Fahrten vom Standort des Instandhaltungszentrums zur Arbeitsstelle, auf der Arbeitsstelle und zurück;
  - Fahrten zwischen Instandhaltungsstandorten;
  - Fahrten zur Schneeräumung;
  - Fahrten zur Materialabholung für eigenen Bedarf;
  - Probefahrten unter der Leitung der Infrastruktur;
  - Fahrten für Tests an eigenen Infrastruktureinrichtungen (z.B. neue Streckenführung);
  - Diagnosefahrten zur Kontrolle der eigenen Infrastruktur;
- Interventionsfahrten (siehe dazu Kap. 10.3.1);
- Rangierfahrten gemäss NZV Art. 22 Abs. 1 Bst. g und i (siehe dazu Anhang 2);

- Fahrten welche im Rahmen einer vom BAV beauftragten Systemführerschaft erfolgen (gilt auch für Fahrten auf fremder Infrastruktur, siehe dazu Kap. 10.3.2);
- Instruktionsfahrten im Rahmen des Anwendungsbereichs der SiGe.

Falls die Arbeiten oder die Infrastrukturausrüstung ein exaktes Einhalten der Infrastrukturgrenzen verunmöglicht, kann mit Zustimmung der benachbarten ISB und mit Aufnahme der Strecke in die SiGe bis zum notwendigen Wendepunkt verkehrt werden.

10.3.1 Sonderregelung für Interventionsfahrten

Interventionsfahrten sind Fahrten mit Lösch- und Rettungszügen oder mit Triebfahrzeugen zur Hilfeleistung (dazu können auch Triebfahrzeuge anderer Unternehmen verwendet werden):

- Interventionsfahrten mit Lösch- und Rettungszügen sind in der Regel im Rahmen einer SiGe durchzuführen. Daher sind für diese Züge auch Abklärungen über den potentiellen, möglichen Einsatz auf benachbarten Infrastrukturen vorzunehmen.
- Interventionsfahrten mit Triebfahrzeugen zur Hilfeleistung werden fallweise und nicht voraussehbar benötigt. Demnach sollen diese im Rahmen einer SiBe eines EVU oder der SiGe der entsprechenden ISB durchgeführt werden. Die Legitimation dazu erfolgt über eine Pauschalklausel im Rahmen der Erteilung der entsprechenden SiBe bzw. SiGe.

10.3.2 Fahrten als Systemführer

Im Rahmen einer vom BAV beauftragten Systemführerschaft können Fahrten auf eigener und fremder Infrastruktur unter einer SiGe erfolgen.

Voraussetzung ist, dass die Betreiberin der betroffenen Infrastruktur einwilligt diese Fahrten im Rahmen der SiGe des Systemführers auf ihrem Netz oder auf bestimmten Teilen ihres Netzes auszuführen.

10.4 Widerruf

Das BAV widerruft die SiGe jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn die ISB wiederholt oder in schwerer Weise gegen das Gesetz oder die SiGe verstossen hat (Art. 8b EBG).

11 Änderungen im Betrieb

Bei wesentlichen Änderungen der Art oder des Umfangs des Betriebs (z.B. neue Verkehrsarten, Änderungen der Anzahl Beschäftigten, jährliche Mehr-/Minderleistungen, neue Strecken oder bestehende Strecken mit neuen Anforderungen, relevante Änderung der Netznutzungsbedingungen) eines EVU oder einer ISB ist eine Aktualisierung der SiBe/SiGe zu beantragen. Die Verantwortung für die Beurteilung, ob eine Änderung im Betrieb vorliegt, liegt beim Gesuchsteller. Eine Änderung des geografischen Tätigkeitsgebietes liegt vor, wenn Strecken einer zusätzlichen ISB oder zusätzliche Bahnhöfe in Nachbarstaaten (grenznah) befahren werden sollen.

Das SMS ist entsprechend anzupassen.

Eine Neubeurteilung des SMS durch das BAV ist notwendig, wenn wesentliche Änderungen, welche Systemwirkung haben, vorgenommen werden. Bei Änderungen zu einem bereits beurteilten SMS erwartet das BAV ein Verzeichnis über die wesentlichen Anpassungen.

12 Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

Ein Managementsystem stellt sicher, dass die Organisation gesteuert und kontrolliert ihre Ziele erreichen kann.

Der sicherheitsrelevante Teil eines Managementsystems wird als Sicherheitsmanagementsystem (SMS) bezeichnet. Das SMS zeigt auf, wie ein Unternehmen systematisch und zielgerichtet mit Sicherheitsaspekten umgeht.

Die Verantwortung für das SMS (Struktur, Aufbau, Umsetzung, Dokumentation, Weiterentwicklung) liegt beim Gesuchsteller.

12.1 Ziel, Inhalt und Zweck des Sicherheitsmanagementsystems

Das SMS beschreibt, wie die Organisation ihre Ziele auf sichere Art und Weise erreicht. Es kann als die Summe der Prozesse bezeichnet werden, die in einem Unternehmen definiert sind, um die Gestaltung, Planung, Bereitstellung, Kontrolle und Verbesserung des sicheren Betriebs zu steuern (geschlossener Regelkreis).

Ferner muss mit dem SMS sichergestellt werden, dass die Organisation alle für sie geltenden Sicherheitsverpflichtungen einhält. Zentrale Aspekte sind der Umgang mit Veränderungen und die Kontrolle der Risiken. Für die Identifikation von Gefahren und für ein fortlaufendes Risikomanagement ist ein gesamtheitlicher, strukturierter Ansatz nötig. Die wesentlichen Tätigkeiten einer Organisation müssen in einer Wechselwirkung zum Risikomanagement stehen.

Wesentliche Inhalte des SMS sind insbesondere:

- Darstellung der Ablauforganisation;
- Definition von Sicherheitszielen;
- Regelung der Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen;
- Befähigung der Beteiligten;
- Einbezug der Beteiligten;
- Risikomanagement;
- Sicherstellen der Einhaltung sicherheitsrelevanter Gesetze, Vorgaben und Normen;
- Durchführen systematischer Überwachung;
- Überprüfung und Auswertung von Sicherheitsaspekten;
- Sicherstellung laufender Verbesserung.

Das SMS dient als Nachweis der Fähigkeit, die relevanten Anforderungen zu erfüllen. Es beinhaltet die Abläufe/Prozesse und die Methoden. Die eigentlichen Ergebnisse der Management-Tätigkeiten sind nicht direkt Bestandteil des SMS. Sie werden in der Regel als Input bzw. für die Verbesserung des SMS genutzt. Beispiel: Das SMS zeigt den Umgang mit Risiken auf, nicht aber das konkrete Resultat der einzelnen Risikobeurteilungen.

12.2 Verhältnismässigkeit des SMS

Die Organisation der Eisenbahnunternehmen (ISB und EVU) für Bau, Betrieb und Instandhaltung muss den technischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den vorliegenden Risiken entsprechen und die einwandfreie und sichere Erfüllung der Aufgaben gewährleisten. Die Massnahmen, Regelungen und Aktivitäten sind nachvollziehbar darzustellen.

Dabei muss auf die Komplexität und die Eigenheiten des Unternehmens (z.B. Unternehmensgrösse, Verkehrsarten und -mengen, vorherrschende Naturgefahren) Rücksicht genommen werden.

12.3 Anforderungen an das SMS und relevante Kriterien

Die Anforderungen an das SMS und die Kriterien zur Überprüfung dieser Anforderungen basieren auf den entsprechenden Vorgaben der RL (EU) 2016/798, VO (EU) 2018/762. Eine Zusammenstellung dieser Anforderungen und Kriterien ist gemeinsam mit Erläuterungen der zugehörigen Ziele und der möglichen Belege und Nachweisdokumente (Umsetzungshilfe SMS) auf der BAV-Webseite publiziert.

12.4 Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des SMS

Mit dem Ziel, die Nachvollziehbarkeit des SMS in Bezug auf die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen aufzeigen zu können, hat die Gesuchstellerin dem Gesuch eine Konvergenztabelle beizulegen. Diese Tabelle zeigt auf, wo im SMS auf welche spezifischen Anforderungen und Kriterien eingegangen wird.

Ein Muster einer Konvergenztabelle findet sich auf der BAV-Webseite.

Nachweise, die für die Erfüllung bestimmter Kriterien verlangt werden, können Bestandteil des SMS sein. Allenfalls kann die Erfüllung auch mittels exemplarischer Nachweisdokumente erfolgen (Konzepte, Standards, Kontrollpläne, Arbeitsanweisungen, Checklisten, Aufträge, Berichte), die im Rahmen des SMS erstellt wurden und gelenkt sind.

12.5 Form des SMS

Aus den eingereichten Unterlagen muss der generelle Aufbau der SMS-Dokumentation ersichtlich sein.

Idealerweise ist die SMS-Dokumentation so zu gestalten, dass sie dem BAV zugestellt werden kann (Die Daten können in elektronischer (e-Gesuch BAV Webseite, DVD, CD-ROM, Memory-Stick, Internet/Fernzugriff usw.) oder in Papierform zur Verfügung gestellt werden). Kann das SMS dem BAV aufgrund der Form nicht zugestellt werden, hat das gesuchstellende Unternehmen dem BAV die Prüfung des SMS vor Ort im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der SiBe bzw. SiGe zu ermöglichen.

Bei SMS, die dem BAV aufgrund ihrer Form nicht zugestellt werden konnten, ist durch das Unternehmen die Archivierung der relevanten, zur Prüfung des SMS eingereichten Versionen sicherzustellen. Auf Verlangen kann das BAV Einsicht in die ehemals geprüfte Version verlangen. Diese Aufzeichnungen sind mindestens 6 Monate über die Gültigkeit der zugehörigen SiBe bzw. SiGe hinaus aufzubewahren.

12.6 Berücksichtigung von vorhandenen Zertifikaten

Vorhandene Zertifizierungen von Managementsystemen nach ISO 9001, die durch akkreditierte Zertifizierungsstellen ausgestellt wurden, können zusammen mit dem SMS eingereicht werden. Sie werden insofern berücksichtigt, als die entsprechenden Prüfkriterien durch das BAV ohne explizite Nachprüfung als erfüllt betrachtet werden können. Dem BAV ist zusätzlich zum Zertifikat der Bericht der letzten Überwachung oder Re-Zertifizierung einzureichen.

Dadurch verringert sich grundsätzlich der Prüfaufwand des BAV und es fallen entsprechend tiefere Gebühren an.

12.7 Prüfung und Überwachung des SMS durch das BAV

12.7.1 Prüfung der Unterlagen

Die Prüfung des SMS erfolgt durch das BAV im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der SiBe bzw. der SiGe.

Die materielle Prüfung des SMS, welches die Basis für SiBe und SiGe bildet, erfolgt unter Berücksichtigung der Aktivitäten und der Komplexität des gesuchstellenden Unternehmens. Auf die konkreten Verhältnisse wird Rücksicht genommen. So sind z.B. für regional tätige Meterspurbahnen mit einheitlichem Verkehr in der Regel weniger umfangreiche Dokumentationen erforderlich als für EVU, die verschiedene Infrastrukturen mit unterschiedlichem Verkehr befahren. Die Prüfung des SMS durch das BAV erfolgt in Bezug auf Angemessenheit in Analogie zur Überwachung im Betrieb.

Die Anforderungen in der Verordnung (EU) 2018/762 (Anhänge I und II) sind als generelle Kriterien zu verstehen, deren Erfüllung je nach Unternehmen einfach aufgezeigt werden kann. Hinweise aus der Sicherheitsüberwachung fliessen in die Prüfung des SMS ein.

Die Ersterteilung einer SiBe bzw. einer SiGe für neue EVU bzw. ISB erfolgt ausschliesslich auf Grund der eingereichten Unterlagen zum SMS auf theoretischer Ebene. Sofern zweckmässig kann das BAV auch vor Ort prüfen. Dabei wird nur das mögliche Funktionieren des SMS überprüft und nicht die konkrete Umsetzung.

Die konkrete Überprüfung der Umsetzung in die Praxis erfolgt durch das BAV im Rahmen der Überwachung in der Betriebsphase.

12.7.2 Überwachung der Umsetzung des SMS in der Aufsicht des BAV in der Betriebsphase

Während der Laufzeit einer SiBe bzw. SiGe überwacht das BAV die EVU bzw. ISB risikoorientiert und mittels Stichproben. Dabei wird in der Regel auch der Stand der Umsetzung von SiBe bzw. SiGe überprüft.

Dabei sollen innerhalb von 5 Jahren die Mehrheit der Anforderungen an das SMS in Bezug auf die Umsetzung in die Praxis überprüft werden.

Die Erneuerung einer SiBe bzw. SiGe erfolgt auch auf Grund der Überwachungsresultate der bisher durchgeführten Audits und Betriebskontrollen des BAV sowie der Inhalte der jährlichen Berichte der Eisenbahnunternehmen. Basis bilden die Gesuchsunterlagen des EVU bzw. der ISB.

12.8 Jährlicher Bericht der Eisenbahnunternehmen

Die Eisenbahnunternehmen müssen dem BAV jährlich einen Bericht über das vorhergehende Kalenderjahr nach Art. 5g EBV vorlegen.

Unternehmen, die über mehrere SMS verfügen, reichen in der Regel pro SMS einen Jahresbericht ein. Die Richtlinie zum jährlichen Bericht über die Sicherheit ist auf der Webseite des BAV publiziert.

13 Fahrten aus dem Anschlussgleis

Für Fahrten innerhalb des Anschlussgleisbereichs sind keine NZB und keine SiBe notwendig.

Fahrten aus dem Anschlussgleis über den Anschlusspunkt hinaus auf die anschliessende Infrastruktur können wie folgt erfolgen:

13.1 Der Anschlussgleisbenutzer als EVU

Fahrten eines Anschlussgleisbenutzers vom Anschlussgleis in einen Bahnhof und zurück, mit oder ohne Fahrt auf der Strecke.

Für das Befahren von Bahnhofs- oder Streckengleisen ohne spurbewirkten Flankenschutz sind

- Netzzugangsbewilligung (siehe Kap. 7);
- Sicherheitsbescheinigung

erforderlich. Der Anschlussgleisbenutzer hat die Verantwortung für die Fahrten. Er erstellt die notwendigen Vorgaben und Nachweise (inkl. Betriebsvorschriften und Bescheinigungen).

13.2 Fahrten eines Anschlussgleisbenutzers auf Bahnhofgleisen mit Flankenschutz (EBV Art. 5d Abs. 2)

Ein Anschlussgleisbenutzer darf ohne Sicherheitsbescheinigung über den Anschlusspunkt hinausfahren, sofern:

a. er sich auf der Grundlage der von der Infrastrukturbetreiberin zur Verfügung gestellten Informationen vergewissert hat, dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist; und

b. die Infrastrukturbetreiberin bestätigt hat, dass der Fahrweg zwischen dem Anschlussgleis und dem benutzten Bahnhofgleis spurbewirkten Flankenschutz (Schutzweichen, Entgleisungsmittel oder dauernd wirksame Zugbeeinflussung) gegenüber den möglichen Zugfahrstrassen aufweist.

13.3 Ein EVU fährt im Auftrag des Anschlussgleisbenutzers oder Anschliessers

Ein EVU führt im Auftrag des Anschlussgleisbenutzers oder Anschliessers Fahrten über den Anschlusspunkt hinaus in einen Bahnhof und zurück, mit oder ohne Fahrten auf der Strecke.

Dies bedingt einen entsprechenden Vertrag zwischen dem Auftraggeber und dem EVU. Das EVU hat sicherzustellen, dass die relevanten Grundlagen für diese Fahrten in der NZB, SiBe bzw. in seinem SMS enthalten sind. Insbesondere wenn zu diesem Zweck unter Verantwortung des EVU, Personal und Fahrzeuge des Auftraggebers eingesetzt werden.

Das beauftragte EVU hat die Verantwortung für die Fahrten. Es kommen dessen Vorgaben (inkl. Betriebsvorschriften und Bescheinigungen) zum Tragen.

14 Grenznahe Strecken und ausländische Strecken in der Schweiz

Gemäss Art. 9 NZV besteht für das BAV die Möglichkeit, im grenznahen Raum bei entsprechender Interessenslage auch ohne gegenseitige Anerkennung von NZB einseitig ausländische Lizenzen anzuerkennen. Eine analoge Bestimmung findet sich in Art. 5f EBV für die Anerkennung von SiGe und SiBe.

15 Fristen

15.1 Bearbeitungsfristen BAV

Die Bearbeitungsfristen des BAV können nur eingehalten werden, wenn die Gesuchsunterlagen vollständig und widerspruchsfrei sind. Wenn Unterlagen nachgefordert bzw. Angaben präzisiert werden müssen, wird der Lauf der Fristen unterbrochen.

Übersicht der Bearbeitungsfristen BAV:

Netzzugangsbewilligung

- Neuerstellung und Erneuerung 3 Monate

Sicherheitsbescheinigung

- Neu / Erneuerung / Aktualisierung 3 Monate

Sicherheitsgenehmigung

- Neu / Erneuerung / Aktualisierung 4 Monate

15.2 Bearbeitungsfristen ISB bei noch fehlenden Angaben im RINF

Die Bearbeitungsfristen der ISB können nur eingehalten werden, wenn die Anhörungsunterlagen vollständig und widerspruchsfrei sind. Wenn Unterlagen nachgefordert bzw. Angaben präzisiert werden müssen, wird der Lauf der Fristen unterbrochen.

Bearbeitungsfristen ISB für die Anhörung zum beantragten Verkehr durch die EVU beträgt: 10 Werktage.

16 Gebühren

Die Erteilung der NZB, SiBe und SiGe sind gebührenpflichtig. Die Ansätze sind in der Gebührenverordnung BAV[4] festgelegt.

Die Gebühren setzen sich zusammen aus einer Grundgebühr und einer Gebühr mit Kostenansatz nach Aufwand für die Bearbeitung der Gesuchsunterlagen. Die ersten 5 Stunden Bearbeitungszeit sind in der Grundgebühr enthalten. Die weiteren Aufwendungen werden im Stundenansatz gemäss GebV-BAV verrechnet.

Übersicht der Grundgebühren BAV:

- Ersterteilung und Erneuerung NZB Fr. 1'000.–
- Ersterteilung und Erneuerung SiBe Fr. 1'000.–
- Aktualisierung SiBe / SiGe Fr. 500.–
- Ersterteilung und Erneuerung SiGe Fr. 1'000.–

Die Gebühr für den Entzug einer NZB, SiBe oder SiGe wird nach Aufwand verrechnet.

EVU, welche eine SiBe nur für die Verkehrsart «Historischer Verkehr» und ISB welche eine SiGe ausschliesslich für das Betreiben einer historischen Infrastruktur beantragen, kann die Gebühr erlassen werden.

[4] Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (GebV-BAV; SR 742.102)

17 Gesuchsvorlagen / Publikation

17.1 Gesuchsvorlagen

Die zu verwendenden Gesuchsvorlagen zu NZB, SiBe und SiGe sowie weitere relevante Unterlagen stehen Ihnen auf der Webseite des BAV zur Verfügung. Diese sind zwingend zu verwenden.

Gesuchsunterlagen können wie folgt eingereicht werden:

- Interaktive Eingabe «e-Gesuch» über die Webseite des BAV;
- Eingabe des Gesuchs per E-Mail (mit Anhängen);
- Zusenden des Gesuchs mittels elektronischem Datenträger (DVD, CD, Memory-Stick);
- Zusenden der Gesuchsunterlagen in Papierform.

Gesuche sind an folgende Adresse zu richten:

E-Mail: netz@bav.admin.ch

Postadresse: Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Zulassungen und Regelwerke
CH-3003 Bern

Für Auskünfte stehen folgende Ansprechpersonen zur Verfügung:

Netzzugangsbewilligungen:

Beat von Känel Tel. +41 58 464 63 38 beat.vonkaenel@bav.admin.ch

Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und grenznaher Verkehr:

Schweiz (deutsch)
Peter Schneiter Tel. +41 58 465 38 80 peter.schneiter@bav.admin.ch

Schweiz (französisch, italienisch)
Jérôme Hunziker Tel. +41 58 465 38 78 jerome.hunziker@bav.admin.ch

17.2 Publikation

Die Gesetze und Verordnungen sind in der Systematischen Sammlung des Bundesrechts unter www.admin.ch zu finden.

18 Anhänge

18.1 Anhang 1: Anforderungen zum Erlangen einer SiBe für grenznahe Strecken

18.2 Anhang 2: Konkretisierungen und Ergänzungen zur Richtlinie

19 Übergangsbestimmungen mit Übernahme der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets – 1. Dezember 2019

19.1 Neue und erneuerte SiBe / SiGe

Neuerteilungen und Erneuerungen, welche nach dem 30. November 2019 beantragt werden, unterliegen den neuen Bestimmungen.

19.2 Bestehende SiBe / SiGe

Die aktuell bestehenden NZB, SiBe (Teil A und Teil B) und SiGe behalten ihre Gültigkeit. Dies gilt auch für die darin vorgesehenen Strecken.

Erweiterungen SiBe Teil B und SiBe Teil B Infra sind nach dem 30. November 2019 nicht mehr möglich. Bei Fahrzeug Erweiterungen ist nach Kapitel 8.4 Kompatibilität Fahrzeug zu befahrende Strecken vorzugehen. Für übrige Erweiterungen ist das neue Verfahren mit Gültigkeit ab 1. Dezember 2019 anzuwenden.

19.3 Grenznahe Strecken

Das Vorgehen soll soweit möglich den neuen Anforderungen entsprechen. Im Einzelfall und in Absprache mit den nationalen Aufsichtsbehörden soll ein einfaches Vorgehen im Sinne der gegenseitigen Anerkennung möglich sein. Dazu sollte frühzeitig mit dem BAV Kontakt aufgenommen werden.

19.4 SiBe mit Geltungsbereich mehrerer Länder

SiBe für mehrere Länder, welche bei der ERA zu beantragen sind, können für die Schweiz nur beantragt werden, sofern mindestens eines der mitbetroffenen Nachbarländer die technische Säule des 4. Eisenbahnpakets umgesetzt hat. (I und F ab 16.6.2019 / D und A 16.6.2020).