



1. Januar 2018

Referenz/Aktenzeichen: BAV 511.5-00025/00002

Anhang 2

**zur Richtlinie zum Erlangen von
Netzzugangsbewilligung und
Sicherheitsbescheinigung
sowie Sicherheitsgenehmigung**

**Konkretisierung und
Ergänzungen zur Richtlinie**

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Impressum

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

Dieser Anhang tritt am 1. Januar 2018 in Kraft

Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status
V 2.0	1. Januar 2018	Bundesamt für Verkehr BAV	Erstausgabe	In Kraft

Inhalt

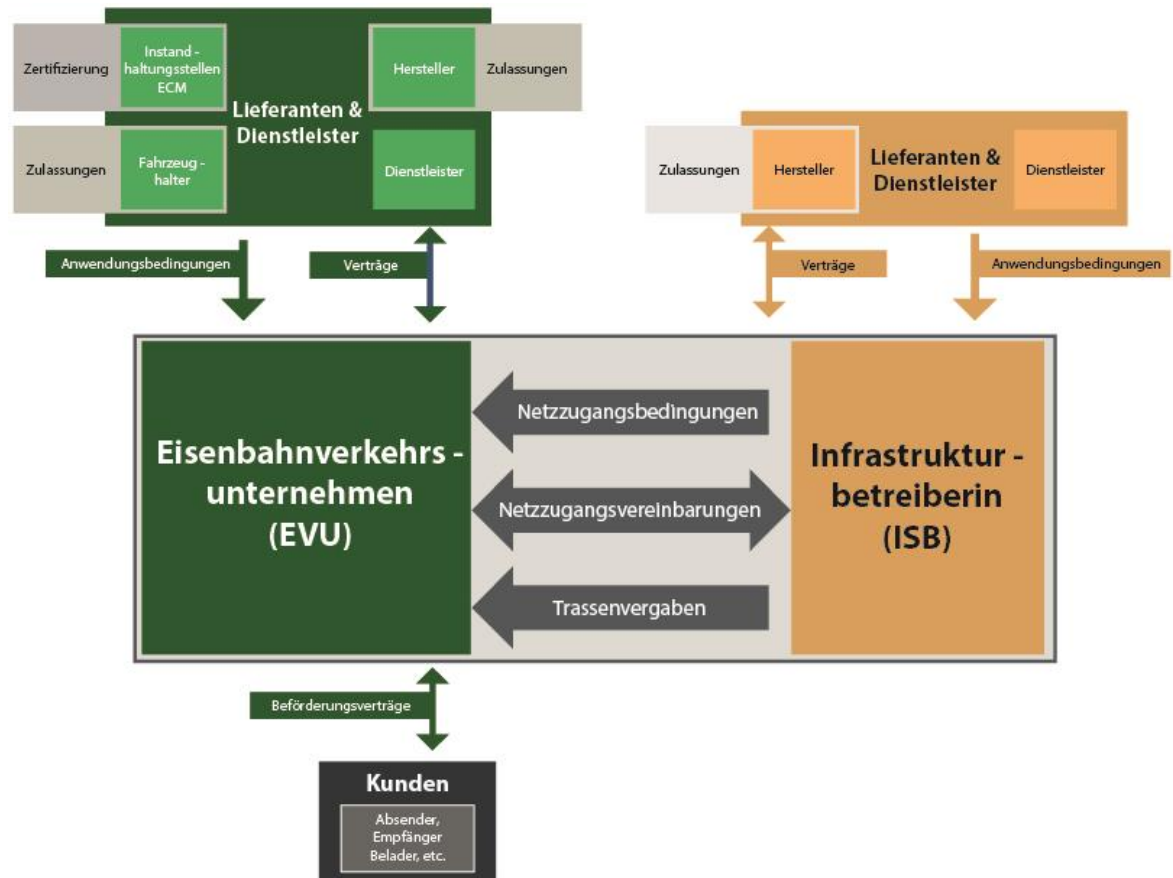
1	Abkürzungen	3
2	Abgrenzungen der Zuständigkeiten zwischen Eisenbahnunternehmen	4
2.1	EVU-Verantwortung.....	5
2.1.1	Zeitpunkt der Übernahme der Verantwortung	7
2.1.2	Situationsbeispiele graphisch dargestellt	7
2.1.3	EVU-Verantwortung auf grenznahen Strecken	9
3	Häufig gestellte Fragen.....	10
3.1	Verantwortlichkeit für abgestellte Fahrzeuge	10
3.2	Fahrten in Zusammenhang mit Arbeitsstellen der ISB	10
3.3	Kenntnis der ISB über verantwortliches EVU.....	11
3.4	Aufnahme von Dienstfahrzeugen auf Fahrzeug-/Streckenliste.....	11
3.5	Zuführung von Dienstfahrzeugen in gesperrte Gleise	12
3.6	Tragbare Maschinen und Rollwagen	12
3.7	Bauunternehmen ist kein eigenständiges EVU	13
3.8	Einsatz von Fahrzeugen mit Strassenzulassung.....	13

1 Abkürzungen

Im vorliegenden Anhang werden der Einfachheit und Übersichtlichkeit halber die nachstehenden Abkürzungen verwendet:

BAV	Bundesamt für Verkehr
BV	Betriebsvorschriften
EBG	Eisenbahngesetz; SR 742.101
EBV	Eisenbahnverordnung; SR 742.141.1
ECM	Instandhaltung zuständige Stellen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ISB	Infrastrukturbetreiberin
NZV-BAV	Verordnung des BAV zur Eisenbahn-Netzzugangsverordnung; SR 742.122.4
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem

2 Abgrenzungen der Zuständigkeiten zwischen Eisenbahn- unternehmen



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 insbesondere im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems (SMS) jeweils für ihren Teil des Eisenbahnsystems sicher. Sie sind verpflichtet die erforderlichen Massnahmen zur Risikobegrenzung - gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit - durchzuführen.

Sie zeigen in ihrem jeweiligen Bereich auf, wie sie mit weiteren relevanten Stellen zusammenarbeiten. Dies sind insbesondere andere ISB und EVU, für die Instandhaltung zuständige Stellen (z.B. ECM), Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Fahrzeug-Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer.

Die Schnittstellen zwischen Eisenbahnunternehmen sind so auszugestalten, dass alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten und Entscheidungen eindeutig mittels SMS gesteuert werden und klar dem verantwortlichen Eisenbahnunternehmen (ISB und/oder EVU) zugeordnet sind.

2.1 EVU-Verantwortung

Die EVU-Verantwortung für die sicherheitsrelevanten Entscheidungen und Tätigkeiten (SMS-Verantwortung) ist grundsätzlich ungeachtet von tariflichen, zolltechnischen, Infrastruktur netzbezogenen oder anderen Randbedingungen wahrzunehmen.

Das verantwortliche EVU stellt sicher, dass die Vorgaben und Nachweise (z.B. anzuwendende Geschäftsprozesse, Betriebsvorschriften, Verantwortung für die Ausbildung des Personals, Bescheinigung des Personals, Fach- und Kompetenzen gerechter Ressourceneinsatz, Zuständigkeiten von Leitstellen, Ereignis-/Notfallorganisation) transparent und durchgängig erfolgen.

Es ist sicherzustellen, dass das operative Personal jederzeit informiert ist, in welchem Rahmen es für welches EVU tätig ist. Damit wird die Anwendung der richtigen Geschäfts- und Betriebsprozesse sowie der Betriebsvorschriften (BV) sichergestellt.

Die Zuordnung der Tätigkeit zu einem EVU muss jederzeit auch für interne Überprüfungen des EVU, für Überwachungstätigkeiten des BAV und für Kontrolltätigkeiten der ISB vor Ort nachvollziehbar sein.

Die EVU-Verantwortung ist in der Regel für die Beteiligten der ISB und des EVU auf Grund der Trassenbestellung und -zuordnung eindeutig festgelegt (z.B. Eintrag „SMS-EVU-Feld“ in EDV-Systemen).

Ungenauigkeiten bestehen häufig an Schnittstellen, wo die Verantwortung von einem EVU an ein anderes übergeht.

Festlegung Verantwortung für spezifische Situationen

Soweit zwischen den Beteiligten nicht abweichend vereinbart, können in den vorliegenden Situationen die folgenden Grundregeln vorausgesetzt werden:

Tätigkeit	EVU-Verantwortung beim
abgehenden Zug formieren	EVU des abgehenden Zugs *)
Rangierfahrten zum Aufstellen des abgehenden Zugs oder von Zugsteilen in Abfahrgleis	EVU des abgehenden Zugs *)
Fahrt des Triebfahrzeugs (Lokzirkulation) zum abgehenden Zug	EVU des abgehenden Zugs
technische und betriebliche Zugvorbereitung	EVU des abgehenden Zugs
Zugfahrt	eindeutig festgelegt bei Trassenbestellung bzw. -zuordnung
ankommenden Zug gegen Entlaufen sichern	EVU des ankommenden Zugs
Rangierfahrten zum Wegstellen des ankommenden Zugs oder von Zugsteilen nach Ankunft	EVU des ankommenden Zugs *)
Lok abhängen und Fahrt des Triebfahrzeugs (Lokzirkulation) weg vom ankommenden Zug	EVU des ankommenden Zugs
trennen/rangieren/zerlegen des ankommenden Zugs	EVU des ankommenden Zugs *)

Tabelle Zuordnung Verantwortung nach Situationen

*) = in Rangierbahnhöfen mit Zusatzleistung Rangieren (nach Anhang 3 zur NZV-BAV) durch die ISB (Zusatzleistung), bzw. das dafür durch die ISB beauftragte EVU.

Das BAV stützt sich bei seinen Aufsichtstätigkeiten auf diese Überlegungen und Festlegungen. Wo gesteuert durch das jeweilige SMS der beteiligten Unternehmen Aufgaben an Dienstleister/Lieferanten vergeben worden sind, hält sich das BAV in erster Linie an dasjenige Unternehmen, welches für diese Aufgabe über die SiGe/SiBe verfügt. Dieses hat aufzuzeigen, mit welchen Verfahren und Vereinbarungen es sicherstellt, dass die Auftragnehmer (alle Beteiligten) die übergeordneten und betriebsinternen Vorgaben einhalten.

In den Rangierbahnhöfen und wo sonst durch die ISB angeboten, erbringen die ISB Rangierdienstleistungen als Zusatzleistung (gem. Art. 22 NZV). Die ISB wird damit nicht vollumfänglich zu einem "weiterbefördernden EVU", sie erbringt lediglich im Rahmen ihres SMS und legitimiert durch die SiBe Teil B Infra die Zusatzleistung Rangieren. Das beauftragende EVU liefert der ISB die für eine korrekte und sichere Abwicklung nötigen Aufträge und Informationen (z.B. betriebliche Daten der Fahrzeuge, Wagenanschriften, Informationen über Anwendungsbedingungen wie z.B. Ablaufbergverbote).

2.1.1 Zeitpunkt der Übernahme der Verantwortung

Massgebender Zeitpunkt für die Übernahme der Verantwortung durch ein anderes EVU ist - solange zwischen den Beteiligten nichts anderes vereinbart ist:

Betriebssituation	Handlung zur / Ort der Übernahme
Bei Personalwechsel	Der vollzogene Personalwechsel (aktive Übernahme der Verantwortung durch das übernehmende Personal)
Bei vorgeschriebenem Halt	Die aktive Übernahme der Fahrt durch das übernehmende EVU
Bei Durchfahrt (Fahrzeuge und Personal fahren unter wechselnder Verantwortung durch)	Der in der Trassenzuteilung/Fahrordnung vorgesehene eindeutige Betriebspunkt

Tabelle Übernahmezeitpunkt

2.1.2 Situationsbeispiele graphisch dargestellt

EVU Verantwortung - Zug wird von anderer EVU übernommen

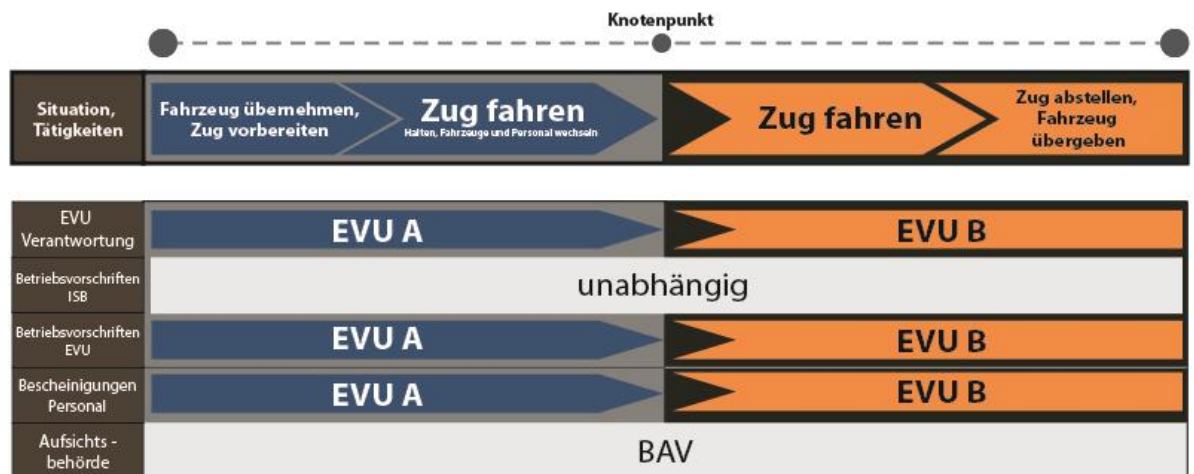


Abbildung EVU - EVU generell

Hinweis: Das EVU B ist für die Zugvorbereitung zu seiner Fahrt grundsätzlich selbst verantwortlich. Sofern das EVU A Zugvorbereitungsaufgaben für das EVU B vorgängig vornimmt, ist es im Sinne des SMS ein Dienstleister des EVU B.

EVU Verantwortung - bei Fahrten mit SiBe Teil B Infra z.B bei Messfahrten im Auftrag der jeweiligen ISB

ISB in der Rolle EVU

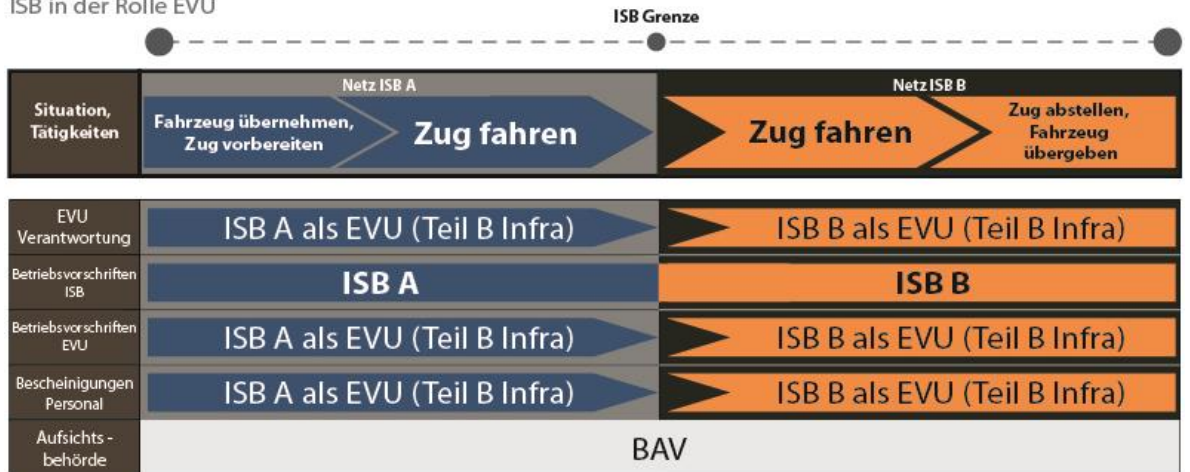


Abbildung EVU Fahrten zur Instandhaltung gem. Ziff. 10.3 dieser Richtlinie; diese sind nur zu Instandhaltung des eigenen Netz zulässig, Fahrzeuge und Personal fahren unter Verantwortung der ISB B weiter

Durch die ISB kann auch ein EVU mit den Fahrten beauftragt werden.

EVU Verantwortung - Durchgehender Zug einer ISB über fremde Infrastruktur im Rahmen SiBe Teil B Infra

ISB in der Rolle EVU

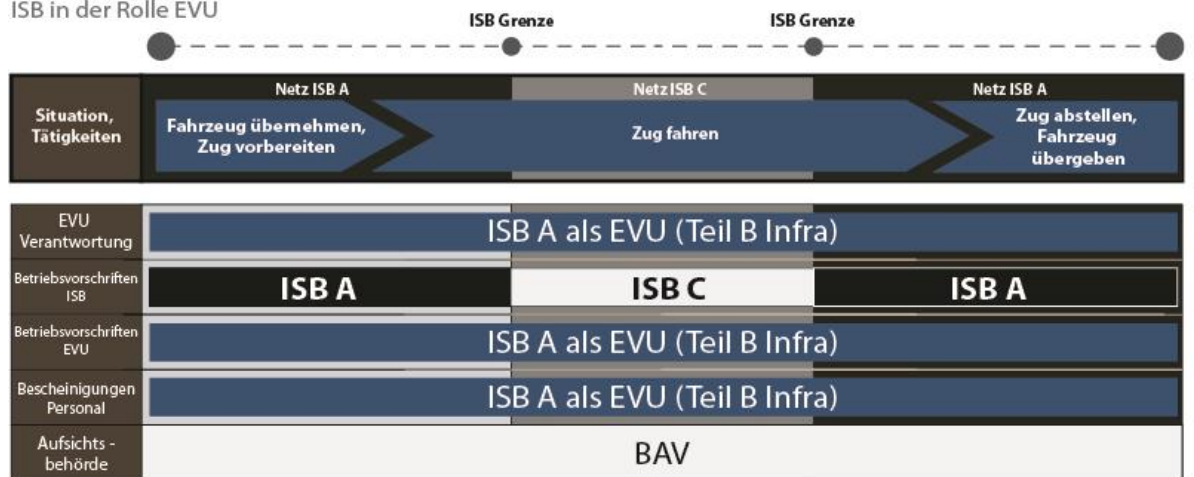


Abbildung EVU Fahrten zur Instandhaltung gem. Ziff. 10.3 dieser Richtlinie (nicht zusammenhängendes Netz oder im Rahmen einer Systemführerschaft)

2.1.3 EVU-Verantwortung auf grenznahen Strecken

Gesetze und Verordnungen gelten nach dem Territorialprinzip. Allfällige Abweichungen sind in Staatsverträgen geregelt.

Die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde richtet sich nach dem Territorialprinzip. Die Aufsichtsbehörden können zusammenarbeiten, sind aber immer innerhalb des Landes zuständig.

Die Grenzen der ISB Verantwortung ergeben sich aus den Konzessionen und allenfalls aus den (Netz-)Anschlussverträgen untereinander.

Der Gültigkeitsbereich der Fahrdienst- und Betriebsvorschriften ergibt sich aus deren Geltungsbereich. Fallweise sind durch die ISB an den Schnittstellen spezifische Schnittstellenregeln definiert. Die Zuständigkeit für die Trassenvergabe ist unabhängig geregelt.

EVU Verantwortung Grenzverkehr, EVU A fährt in eigener Verantwortung in betrieblichen Übergabebahnhof

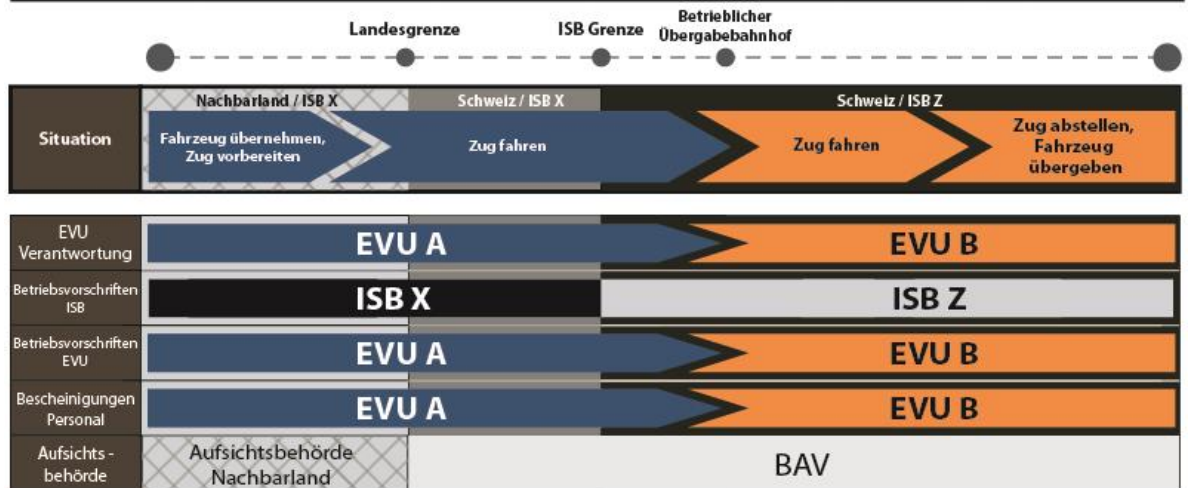


Abbildung EVU Grenzverkehr - EVU A fährt in eigener Verantwortung in betrieblichen Übergabebahnhof

EVU Verantwortung Grenzverkehr, EVU Schweiz übernimmt Verantwortung ab Landesgrenze

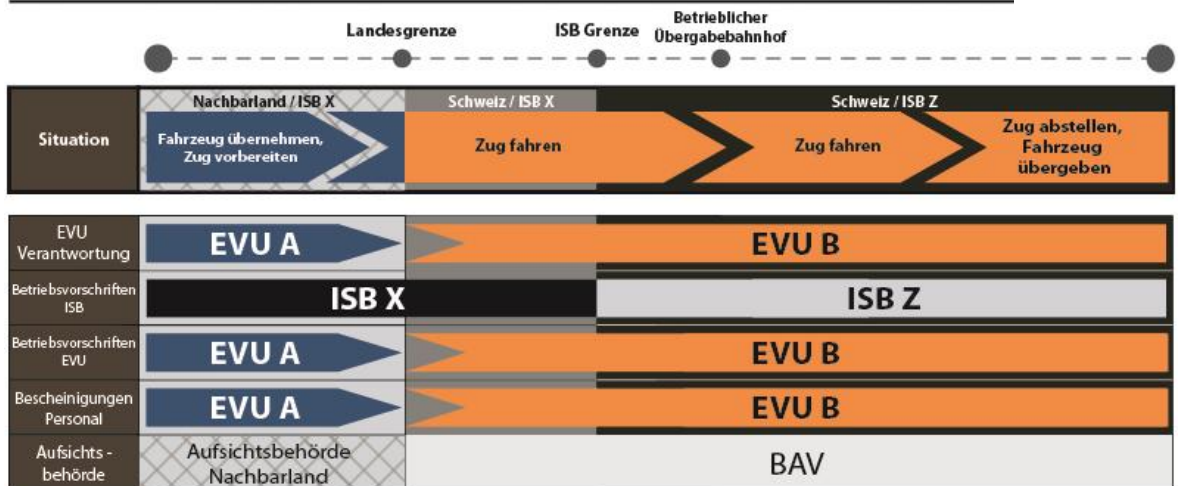


Abbildung EVU Verantwortung Grenzverkehr. EVU CH (EVU B) übernimmt vollständige Verantwortung ab Landesgrenze. Das EVU B regelt vorgängig mittels Betriebsvorschriften Personal- und Fahrzeugeinsatz, auch wenn dazu Ressourcen von EVU A oder Dritten verwendet werden.

3 Häufig gestellte Fragen

3.1 Verantwortlichkeit für abgestellte Fahrzeuge

Frage:

Wer ist für abgestellte Fahrzeuge verantwortlich (z.B. Verantwortung für Gefahrgutaspekte, für Mängel an Fahrzeugen, Sichern gegen Entlaufen, etc.)

Antwort:

Für das BAV ist das ankommende EVU solange verantwortlich, bis dieses aufzeigen kann, dass ein anderes Eisenbahnunternehmen (in der Regel ein EVU) die Verantwortung für die Fahrzeuge übernommen hat. Das EVU der abgehenden Fahrt ist ungeachtet davon für alle Tätigkeiten zuständig, die mit der Vorbereitung der abgehenden Fahrt in Zusammenhang stehen (insbesondere Zugvorbereitung und das Behandeln von Daten und Informationen in Zusammenhang mit der abgehenden Fahrt).

Spätestens ab dem Zeitpunkt der Fahrbereitschaftsmeldung an die ISB ist das abgehende EVU vollumfänglich verantwortlich.

Die ISB können präzisierende Regelungen treffen, welches EVU zu welchem Zeitpunkt ihr gegenüber Ansprechpartner und weisungsbefugt ist (z.B. Regelungen im Network Statement der SBB).

3.2 Fahrten in Zusammenhang mit Arbeitsstellen der ISB

Frage:

Wer ist für Fahrten im Zusammenhang mit Arbeitsstellen der ISB verantwortlich?

Antwort:

Die beteiligten Unternehmen stellen sicher, dass alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten und Entscheidungen gesteuert über ein SMS erfolgen. Die Tätigkeiten sind eindeutig dem jeweiligen SMS zuzuordnen und darin abzubilden. Die ISB ist mit ihren Prozessen, Verfahren und Vorgaben (d.h. mit ihrem SMS) in der Organisation der Arbeitsstelle in einer übergeordneten Verantwortung. Sie stellt die Schnittstelle zwischen der Sicherheitsorganisation der Arbeitsstelle (Sicherheitsdispositiv) und der Verantwortung des EVU sicher (z.B. indem die arbeitsstellenspezifische Verwendung der Fahrzeuge hinsichtlich Einreihung, Beladung, Lichtraumprofil, speziellen Eigenschaften von Maschinen in Arbeitsstellung ermittelt und geregelt werden).

Aus der Festlegung der SMS-Verantwortung für die Fahrten ergibt sich für diesen Teil die Verantwortung für den Personal- und Fahrzeugeinsatz, die anzuwendenden Geschäftsprozesse und die anzuwendenden Betriebsvorschriften Verkehr.

Beispiele für Fahrten in Zusammenhang mit Arbeitsstellen auf dem Netz und im Auftrag der **ISB (A)**.

Personal und Arbeitsgeräte/Maschinen können von einem EVU, der (Bau-)Firma (X), allenfalls auch von Dritten (Y) oder der ISB (A) zum Einsatz kommen.

Variante 1: die Firma X ist selbst ein EVU oder verkehrt im Rahmen einer SiBe eines zugelassenen EVU (B).

Variante 2: die ISB ist in der Rolle EVU (SiBe Teil B Infra) und übernimmt die EVU-Verantwortung für die Fahrten.

Var	Massgebendes SMS ISB-Belange	Massgebendes SMS EVU-Belange	Arbeitsstellenorganisation, Sicherheitsdispo	Betriebsvorschriften ISB	Verantwortliches EVU	Massgebende Betriebsvorschriften EVU	Bescheinigung EVU-Personal ausgestellt durch
1	A	X oder B	ISB A	ISB A	EVU X oder B	EVU X oder B	EVU X oder B
2	A	A in der Rolle EVU	ISB A	ISB A	A in der Rolle EVU	A in der Rolle EVU	A in der Rolle EVU

3.3 Kenntnis der ISB über verantwortliches EVU

Frage:

Muss die ISB vor jeder Fahrt nachfragen, welches EVU eine Fahrt ausführt?

Antwort:

Fahrten die aufgrund einer Trassenbestellung erfolgen (Züge, Rangierbewegungen auf die Strecke) müssen ohne Nachfrage eindeutig dem EVU zugeordnet werden können.

Eine aktive Nachfrage der ISB für jede einzelne Rangierbewegung ist meistens nicht zwingend erforderlich. Die ISB kennt generell alle EVU, welche auf ihrem Netz verkehren und eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben. Die operativen Abläufe des ISB sind nicht von den Betriebsvorschriften der EVU abhängig. Die ISB muss jedoch mit den richtigen Partnern (z.B. Leitstelle) kommunizieren können.

Eine zeitgerechte Information über die EVU-Verantwortung einer bestimmten Fahrt muss nur dann zwingend zeitnah sichergestellt sein, wenn sich für die ISB daraus unmittelbar unterschiedliche Handlungen ergeben (z.B. für das Notfallmanagement). Das verantwortliche EVU muss durch die ISB jedoch innert nützlicher Frist in Erfahrung gebracht werden können (z.B. nach Unregelmässigkeiten).

3.4 Aufnahme von Dienstfahrzeugen auf Fahrzeug-/Streckenliste

Frage:

Müssen Dienstfahrzeuge in die Fahrzeug-/Streckenliste SiBe Teil B aufgenommen werden?

Antwort:

Ja, für Dienstfahrzeuge, welche ausschliesslich auf gesperrten Gleisen zum Einsatz kommen, genügt ein Pauschaleintrag (gemäss RL Kap.8.4.4).

Dienstfahrzeuge (gemäss EN 15746; EN 15955 und EN 15954), welche ausserhalb von gesperrten Gleisen eingesetzt werden (z.B. für die Zuführung zu einer Baustelle), müssen fahrzeugspezifisch in die Fahrzeug-/ Streckenliste der SiBe aufgenommen werden (gemäss RL Kap.8.4.5).

Übersicht Dienstfahrzeuge

Aufnahme von Fahrzeugen in die SiBe über Fahrzeug-/Streckenliste					
Fz Typ	Massgebende Norm	Zulassung 1)	Eintrag NVR	„Gleis gesperrt“: Aufnahme in Fz-/ Streckenliste der SiBe	"Gleis in Betrieb": Aufnahme in Fz-/ Streckenliste der SiBe
Dienstfahrzeuge					
schienengebundene Dienstfahrzeuge	EN 14033-1, -2, -3	ja	ja	Pauschaleintrag	ja
Zwei-Wege-Fahrzeuge/-Maschinen, selbstfahrend	EN 15746-1, -2	ja	nein	Pauschaleintrag	ja 2)
Ausgleisbare Maschinen, selbstfahrend	EN 15955-1, -2	ja	nein	Pauschaleintrag	ja 2)
Anhänger, geschleppt, kein Transport auf ihren Schienenrädern zwischen den Arbeitsstellen	EN 15954-1, -2	ja	nein	Pauschaleintrag	ja 2)

Tabelle Aufnahme von Dienstfahrzeugen in SiBe

- 1) gemäss RL Zulassung Eisenbahnfahrzeuge
- 2) nur als Rangierfahrt nach den Bestimmungen über "besondere Fahrzeuge" zulässig

3.5 Zuführung von Dienstfahrzeugen in gesperrte Gleisen

Frage:

Wie können Dienstfahrzeuge in gesperrte Gleise überführt werden, wenn diese ausschliesslich für Fahrten im gesperrten Gleisen zugelassen sind?

Antwort:

Ein- und ausgleisbare Dienstfahrzeuge benötigen auch für Fahrten innerhalb gesperrten Gleisen eine Betriebsbewilligung. Dienstfahrzeuge (gemäss EN 15746; EN 15955 und EN 15954), welche ausserhalb von gesperrten Gleisen eingesetzt werden (z.B. für die Zuführung zu einer Baustelle), müssen fahrzeugspezifisch in die Fahrzeug-/ Streckenliste der SiBe aufgenommen werden.

3.6 Tragbare Maschinen und Rollwagen

Frage:

In gesperrten Gleisen wird mit tragbaren Maschinen und Rollwagen gemäss EN 13977 gearbeitet. Gelten diese Maschinen und Rollwagen als Dienstfahrzeuge? Sind diese in die Fahrzeug-/Streckenliste aufzunehmen?

Antwort:

Nein, tragbare Maschinen und Rollwagen gemäss EN 13977 gelten als Arbeitsmittel und sind keine Dienstfahrzeuge. Arbeitsmittel sind nicht Bestandteil des SiBe-Verfahrens und

sind daher nicht auf die Fahrzeug-/Streckenliste aufzunehmen.

3.7 Bauunternehmen ist kein eigenständiges EVU

Frage:

Das Bauunternehmen ist kein eigenständiges EVU. Wie kann das Bauunternehmen Fahrzeuge für Arbeiten im gesperrten Gleisen einsetzen?

Antwort:

Für Fahrten innerhalb gesperrter Gleise ist eine SiBe notwendig. Fahrten können im Rahmen der SiBe Teil B Infra der ISB oder durch ein EVU mit einer SiBe Teil B durchgeführt werden. Das Bauunternehmen hat zwei Möglichkeiten:

- a) Gründung eines eigenen EVU
- b) Zusammenarbeit mit einem bestehenden EVU/ISB, welches bereit ist, die Verantwortung für die Fahrten zu übernehmen (Anforderungen EVU siehe RL NZB, SiBe und SiGe).

3.8 Einsatz von Fahrzeugen mit Strassenzulassung

Frage:

Dürfen Baufahrzeuge, welche über keine Betriebsbewilligung und somit auch über keine offizielle Fahrzeugnummer verfügen, für Fahrten im gesperrten Gleisen eingesetzt werden? Sind diese Baufahrzeuge in die Fahrzeug-/Streckenliste aufzunehmen?

Antwort:

Baufahrzeuge, welche über eine Strassenzulassung aber über keine Betriebsbewilligung verfügen, dürfen grundsätzlich nicht aufgegleist werden. Für das Befahren von Gleisen auch nur in gesperrten Gleisabschnitten ist eine Betriebsbewilligung und einen Pauschalbeitrag in die SiBe notwendig.