



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Infrastruktur und Sicherheit

Richtlinie

Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung (FoaZ)

Fahrten auf Normalspur-, Meterspurnetzen und Spezialspurstrecken

Aktenzeichen: BAV-511.5-36/6/4/3
Datum: 1. Dezember 2025
Version: 3.0

**Abweichung von
Art. 38, 39 und 50 der Eisenbahnverordnung (EBV) vom
23. November 1983**



BAV-D-85013501/1089

Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr BAV
Autor:	Abteilung Infrastruktur und Sicherheit
Verteiler:	Veröffentlichung auf der BAV-Webseite
Sprachfassungen:	deutsch

BAV interne Dokumentenlenkung

Q-Plan Stufe:	
QM-SI-Anbindung:	
Anwendungsgebiet BAV-Prozesse:	Prozess 415

Diese Richtlinie tritt am 1. Dezember 2025 in Kraft; sie ersetzt die Richtlinie Version 2.0 vom 1. Januar 2021.

Bundesamt für Verkehr

Anna Barbara Remund
Vizedirektorin

Stefano Oberti
Vizedirektor

Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status
V 1.0	01.01.2016	Bundesamt für Verkehr BAV	Erstausgabe	abgelöst
V 2.0	01.01.2021	Bundesamt für Verkehr BAV	Überarbeitung	abgelöst
V 3.0	01.12.2025	Bundesamt für Verkehr BAV	Überarbeitung	in Kraft

Inhaltsverzeichnis

1	Zweck der Richtlinie	4
2	Abkürzungen	4
3	Grundlagen	5
4	Geltungsbereich	5
5	Verantwortung	5
6	Definition der ausreichenden Zugbeeinflussung	5
7	Anforderungen und Vorgehen	6
7.1	Vorschriften und Netzzugangsbedingungen	6
7.2	Risikoanalyse	6
7.2.1	Abgrenzung und Methode der Risikoanalyse	6
7.2.2	Streckenspezifische Risikobetrachtung	7
7.2.3	Definition der risikoreduzierenden Massnahmen	7
7.3	Sicherheitsbericht	7
7.4	Anhörung ISB	7
7.5	Sachverständigenprüfung	8
7.6	Aufsicht in der Betriebsphase	8
8	Arten der Gesuchstellung	8
8.1	Spezifische Risikoanalyse	8
8.2	Generische Risikoanalyse	8
8.2.1	Relevante Bedingungen für die generische Risikoanalyse Meter- und Spezialspurbahnen	9
9	Bearbeitungsfristen BAV	9
10	Gebühren	9
11	Gesuchsvorlagen	10
12	Unterlagen auf der Webseite des BAV	10
13	Widerruf der Bewilligung für eine Abweichung	10

1 Zweck der Richtlinie

Alle zugführenden Fahrzeuge sind mit dem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten, welches auf der jeweils befahrenen Infrastruktur vorliegt.

Ist dies ausnahmsweise nicht möglich, so zeigt diese Richtlinie den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen auf, welche Anforderungen an den Einsatz von zugführenden Fahrzeugen ohne ausreichende Zugbeeinflussung gestellt werden. Sie soll die Eisenbahnunternehmen bei den erforderlichen Arbeitsschritten und bei der Ausgestaltung der Unterlagen unterstützen.

Die Richtlinie beschreibt ein Vorgehen, mit dem bei nicht ausreichender fahrzeugseitiger Zugbeeinflussung ein sicherer Betrieb gewährleistet werden kann.

2 Abkürzungen

AB-EBV	Ausführungsbestimmungen zur EBV; SR 742.141.11
BAV	Bundesamt für Verkehr
EBG	Eisenbahngesetz; SR 742.101
EBV	Eisenbahnverordnung; SR 742.141.1
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GebV-öV	Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr; SR 742.102
HECH	Dachverband der Historischen Eisenbahnen der Schweiz
ISB	Infrastrukturbetreiberin
NZB	Netzzugangsbewilligung
RA	Risikoanalyse
RINF	Infrastrukturregister
RL	Richtlinie
SiBe/SSC	Sicherheitsbescheinigung/Single Safety Certificate
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
VwVG	Verwaltungsverfahrensgesetz; SR 172.021

3 Grundlagen

Die RL basiert auf den nachstehenden Grundlagen:

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101)

- 4. Kapitel Art. 17c
- 7. Abschnitt Art. 18w

Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR 742.141.1)

- Art. 5, 8a, 38, 39 und 50

Ausführungsbestimmungen zur EBV vom 17. Mai 2024 (AB-EBV; SR 742.141.11)

- Art. 5/, 38, 39 und 50

RL Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen

- Kap. 5.5, 6, 4 und 12

RL Zulassung Eisenbahnfahrzeuge

RL zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung

4 Geltungsbereich

Die RL gilt für alle EVU nach EBG, folglich auf Normal-, Meterspurnetzen und Spezialspurstrecken für alle Fahrzeuge, die zugführend eingesetzt werden und bei denen die Zugbeeinflussung nicht mit der zu befahrenden Infrastrukturausrüstung kompatibel ist.

Die RL gilt nicht für Fahrten auf Strecken/Netzteilen mit Führerstandsignalisierung (z. B. ETCS-Level 2) und mit vollautomatisierten Systemen (z. B. M2) sowie für Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen.

5 Verantwortung

Die Gesamtverantwortung für das Führen eines Zuges auf der entsprechenden Infrastruktur liegt beim EVU, welches über die NZB und die SiBe/SSC verfügt. Dies gilt auch für Fahrten der ISB als EVU im Rahmen ihrer SiGe¹.

6 Definition der ausreichenden Zugbeeinflussung

Unabhängig von der Spurweite ist eine ausreichende Zugbeeinflussung dann vorhanden, wenn die Fahrzeugausrüstung mit der verwendeten Streckenausrüstung kompatibel ist. Diese Kompatibilität basiert auf der in den Netzzugangsbedingungen der ISB bzw. im RINF definierten Mindestausrüstung.

Für Rangierfahrten ist eine fahrzeugseitige Zugbeeinflussung notwendig, sofern diese Fahrten infrastrukturseitig überwacht werden (z.B. ZSI 127).

Für den Fall, dass nur Strecken oder Bahnhöfe ohne streckenseitige Zugbeeinflussung befahren werden, benötigen zugführende Fahrzeuge keine Zugbeeinflussung.

¹ Im Sinne dieser RL gelten ISB mit SiGe, (SMS-Anforderungen gemäss Anhang I sind erfüllt) für ihre eigenen Fahrten als EVU.

7 Anforderungen und Vorgehen

Ein Antrag für eine Abweichung von den übergeordneten Vorschriften ist durch den Gesuchsteller zu begründen.

EVU, die über eine gültige NZB und eine SiBe/SSC² für die zu befahrenden Strecken/Netze verfügen und ein Fahrzeug ohne ausreichende Zugbeeinflussung zugführend einsetzen wollen, benötigen dafür eine Bewilligung für eine Abweichung von den Vorschriften gemäss Art. 5 Abs. 2. EBV. Erforderlich ist dafür der Nachweis, dass:

- a. der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist; oder
- b. kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden.

Eine Abweichung kann nur beantragt werden, wenn die eingesetzten Fahrzeuge betriebsbewilligt sind und der Fahrzeug-/Streckenabgleich mit der ISB oder auf Basis des RINF nachweislich durch das EVU erfolgt ist.

7.1 Vorschriften und Netzzugangsbedingungen

Die relevanten Vorschriften und Netzzugangsbedingungen der ISB bzw. die entsprechenden Angaben im RINF sind zu überprüfen und zu berücksichtigen. Dabei ist den streckenspezifischen Eigenheiten besondere Beachtung zu schenken.

7.2 Risikoanalyse

Die EVU haben zwei Möglichkeiten, aufzuzeigen, dass die Risiken ihrer Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung akzeptabel sind. Sie können sich entweder auf eine vom BAV anerkannte, generische RA³ stützen, welche diese Art der Fahrt abdeckt, oder sie erstellen eine spezifische RA.

7.2.1 Abgrenzung und Methode der Risikoanalyse

Der Gesuchsteller hat das betrachtete System zu definieren, die Risiken zu identifizieren und eine Risikobeurteilung durchzuführen. Dabei sind streckenbezogene Gefahren, die Eintretenswahrscheinlichkeit von Ereignissen und deren Schadenausmass im Zusammenhang mit der fehlenden Zugbeeinflussung zu berücksichtigen.

Die RA kann sich auf den beantragten Verkehr und auf die Thematik der Zugbeeinflussung beschränken.

Die Eintretenswahrscheinlichkeit und das mögliche Schadenausmass der Ereignisszenarien sind abzuschätzen und zu bewerten. Das Ergebnis muss ausreichend präzise sein, um eine solide Entscheidungshilfe zur Klärung der Frage zu bieten, ob der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet wird oder kein inakzeptables Risiko vorliegt. Im letzten Fall muss zusätzlich nachgewiesen werden, dass alle verhältnismässigen, risikoreduzierenden Massnahmen technischer, organisatorischer oder betrieblicher Art ergriffen werden.

² Im Sinne dieser RL gelten ISB mit SiGe, (SMS-Anforderungen gemäss Anhang I sind erfüllt) für ihre eigenen Fahrten als EVU.

³ bspw. die beiden generischen RA des HECH

Als Ergebnis muss der Gesuchsteller eine vollständige und nachvollziehbare Systembeschreibung mit der Bewertung aller Risiken und allenfalls erforderlichen Massnahmen vorlegen.

Die Risikobeurteilung kann entweder mittels einer generischen oder spezifischen RA erfolgen. Die Methode kann frei gewählt werden.

In der RA muss aufgezeigt werden, dass die vom Gesuchsteller ausgewählte Methode für die Beurteilung der Risiken der beantragten Abweichung geeignet ist.

Generische RA sind vom Ersteller periodisch zu überprüfen und mindestens alle fünf Jahre zu aktualisieren. Diese sind dem BAV zur Anerkennung vorzulegen.

7.2.2 Streckenspezifische Risikobetrachtung

Die streckenspezifische Risikobetrachtung umfasst alle für die Zugbeeinflussung relevanten Gefahrenpunkte, wie Signale, Kontrolllichter, Streckengeräte der Zugbeeinflussung zur Absicherung von Bahnübergangsanlagen und Merktafeln für Streckengeräte (Aufzählung nicht abschliessend). Für diese Gefahrenpunkte sind Szenarien zu identifizieren. Das Ergebnis ist eine umfassende Gefährdungsliste.

7.2.3 Definition der risikoreduzierenden Massnahmen

Der Gesuchsteller muss nachweisen, dass alle verhältnismässigen, risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden. Dabei sind die Wirkung auf das Risiko sowie die Verhältnismässigkeit der Massnahmen darzulegen.

Zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit von Kosten und Nutzen gelten folgende Grundsätze:

- Massnahmen sind verhältnismässig, wenn der Nutzen grösser oder gleich gross ist wie die eingesetzten Kosten. Bei dieser Beurteilung ist der Streubereich zu betrachten.
- Als Grenzkosten für einen verhinderten Toten ist der Betrag von 6,5 Mio. CHF anzusetzen. Dieser Betrag gilt für alle Personengruppen, namentlich Anwohner, Reisende im Zug und Mitarbeitende.
Für die Kostenbetrachtung einer Massnahme sind die gesamten Lebenszykluskosten während der geplanten Einsatzdauer heranzuziehen.

7.3 Sicherheitsbericht

Auf Basis der RA muss der Gesuchsteller in einem Sicherheitsbericht aufzeigen, dass entweder der gleiche Grad an Sicherheit wie bei einer vorschriftskonformen Lösung gewährleistet ist oder dass kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen, risikoreduzierenden Massnahmen getroffen werden. Das Vorgehen und die Ergebnisse der RA sind dabei nachvollziehbar darzustellen.

7.4 Anhörung ISB

Die RA und der Sicherheitsbericht sind allen ISB der zu befahrende(n) Strecke(n) zur Anhörung vorzulegen. Rückmeldungen der ISB sind durch den Gesuchsteller zu plausibilisieren.

Die Anhörung der ISB hat in einer der Sprachen zu erfolgen, die auf den nachgesuchten Strecken angewendet wird. Resultieren aufgrund der Stellungnahme einer ISB neue oder geänderte, relevante Fakten, so müssen nötigenfalls die RA und der Sicherheitsbericht angepasst werden.

7.5 Sachverständigenprüfung

Das Verkehren ohne ausreichende Zugbeeinflussung gilt als Vorhaben mit hoher Sicherheitsrelevanz, da bei einem Fehlverhalten realistischereweise unmittelbar mit einem Ereignis mit mehr als einem Todesopfer gerechnet werden muss (AB 51.3 AB-EBV). Sicherheitsbericht und RA sind bei einer spezifischen RA durch einen unabhängigen Sachverständigen⁴ zu prüfen (Art. 8a EBV). Dies gilt auch für aufgrund von aktualisierten, generischen RA angepasste Sicherheitsberichte. Die Ergebnisse sind in einem Sachverständigenprüfbericht auszuweisen.

7.6 Aufsicht in der Betriebsphase

Die stichprobenweise hoheitliche Aufsicht zu Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung erfolgt anlässlich von BAV-Audits/Betriebskontrollen.

Die EVU hat die entsprechenden Unterlagen mindestens fünf Jahre zu archivieren und bei Kontrollen durch das BAV zu Verfügung zu stellen.

8 Arten der Gesuchstellung

8.1 Spezifische Risikoanalyse

Basiert das Gesuch auf einer spezifischen RA, kann eine Bewilligung für eine Abweichung für mehrere Fahrten auf gleicher Strecke innerhalb der Gültigkeit der SiBe/SSC für maximal ein Jahr beantragt werden. Dabei sind die genaue Verkehrsperiode sowie die ungefähre Anzahl der Fahrten anzugeben.

Das Gesuch an das BAV zur Erteilung einer Bewilligung für eine Abweichung von den Vorgaben aus Art. 38, 39 und 50 EBV muss die folgenden Unterlagen enthalten:

- Gesuchsformular; rechtsgültig unterzeichnet
- RA
- Sicherheitsbericht
- Stellungnahme(n) der ISB
- unabhängiger Sachverständigenbericht
- Stellungnahmen des Gesuchstellers zum unabhängigen Sachverständigenbericht

8.2 Generische Risikoanalyse

Basiert das Gesuch auf einer generischen RA, kann die Bewilligung für eine Abweichung für alle Fahrten während der gesamten Gültigkeitsdauer dieser RA summarisch beantragt werden.

Das Gesuch an das BAV zur Erteilung einer solchen Bewilligung für eine Abweichung von den Vorgaben aus Art. 38, 39 und 50 EBV hat die nachfolgenden Unterlagen zu enthalten:

- Gesuchsformular für generische RA; rechtsgültig unterzeichnet

Voraussetzung für die Bewilligung dieses Gesuchs ist, dass das EVU in der generischen RA berücksichtigt ist. Mit der Bewilligung setzt das BAV die relevanten Bedingungen fest, die das EVU vor und während der Durchführung der Fahrten erfüllen muss.

⁴ RL Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen

8.2.1 Relevante Bedingungen für die generische Risikoanalyse Meter- und Spezialspurbahnen

Basiert das Gesuch auf der generischen HECH RA Meter- und Spezialspurbahnen (ECH-234.05-001; resp. ECH-234.05-004 V1.0 vom 20.01.2022), kann die Bewilligung für eine Abweichung für diese Fahrten während der gesamten Gültigkeitsdauer der SiBe/SSC für maximal ein Jahr beantragt werden. Dazu muss das Gesuch enthalten:

- Gesuchsformular für generische HECH RA Meter- und Spezialspurbahnen; rechtsgültig unterzeichnet
- Einzelfahrten: Anzahl Fahrten an festgelegten Kalendertagen
- Gruppenfahrten: Anzahl Fahrten gemäss definiertem Jahresprogramm
- Verkehrsperiode: Anzahl Fahrten auf gleicher Strecke innerhalb einer definierten Verkehrsperiode.
- RA
- Sicherheitsbericht
- Stellungnahme(n) der ISB unverändert.

9 Bearbeitungsfristen BAV

Die Bearbeitungsfristen des BAV gelten für den Fall, dass die Gesuchsunterlagen vollständig und widerspruchsfrei sind. Wenn Unterlagen nachgefordert oder Angaben präzisiert werden müssen, wird der Lauf der Fristen unterbrochen. Die Regelungen zum Stillstand der Fristen gemäss Art. 22a VwVG gelten sinngemäss.

Bearbeitungsfrist BAV:

20 Arbeitstage	bei Gesuchen auf Basis einer vom BAV anerkannten generischen RA
40 Arbeitstage	bei spezifischen RA.

10 Gebühren

Gemäss Art. 25 Abs. 4 i. V. m. Art. 7 GebV-öV⁵ wird die Gebühr für die Ausstellung der Bewilligung für eine Abweichung nach Zeitaufwand erhoben.

Dringlichkeit:

In Absprache mit dem BAV können ausnahmsweise Bewilligungen für eine Abweichung in weniger als 20 Arbeitstagen resp. 40 Arbeitstagen (komplettes Gesuch inkl. aller Unterlagen gemäss Kapitel 8) erteilt werden.

Der Dringlichkeitszuschlag beträgt nach Art. 8 GebV-öV 50 Prozent der Gebühr, jedoch max. Fr. 1'000.-.

⁵ Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr vom 25. November 1998 (GebV-öV; SR **742.102**)

11 Gesuchsvorlagen

Die zu verwendenden Gesuchsvorlagen sowie weitere relevante Unterlagen sind auf der Webseite des BAV verfügbar. Sie sind zwingend zu verwenden.

Die Gesuchsunterlagen sind wie folgt einzureichen:

Elektronische Eingabe über die Webseite des BAV via «e-Gesuche» Fragen zu laufenden Verfahren sind auf elektronischem Weg an folgende Adresse zu richten:

E-Mail: netz@bav.admin.ch

12 Unterlagen auf der Webseite des BAV

- Vorliegende RL für Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung
- Gesuchsformular für Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung

www.bav.admin.ch

Startseite > Verkehrsmittel  > Eisenbahn  > Fachinformationen  > Zugbeeinflussung 

13 Widerruf der Bewilligung für eine Abweichung

Wenn die Voraussetzungen für die Bewilligung einer Abweichung nicht mehr gegeben sind, dürfen die betreffenden Fahrten nicht durchgeführt werden. Das BAV kann die entsprechende Bewilligung erforderlichenfalls widerrufen.