

**1. Juli 2013**

**V Anhörung**

Referenz/Aktenzeichen: 522/2012-05-25/128

Version Anhörung 17.9.2012

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

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

**Bundesamt für Verkehr (BAV)**

## **Impressum**

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

Referenz/Aktenzeichen: 522/2012-05-25/128

Autor: Sektion Zulassungen und Regelwerke

Anwendungsgebiet: BAV Prozess 41

Verteiler: Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite

Sprachfassungen: Deutsch (Original)  
Französisch  
Italienisch

Diese Richtlinie tritt am 1. Juli 2013 in Kraft; sie ersetzt den Leitfaden „Netzzugang“ vom 1. September 2010 Version 3.3.1.

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Finanzierung

Abteilung Infrastruktur

Abteilung Sicherheit

Dr. Markus Giger  
Sektionschef

Jürg Lüscher  
Sektionschef

Bruno Revelin  
Sektionschef

## Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status
V 0.7	25.8.2012	Peter Schneiter		bereinigt
Anhörung	17.9.2012	Agr Netzzugang BAV	bereit zur Anhörung (BaRe 2.2)	bereinigt

## Inhalt

1	Zweck der Richtlinie .....	4
2	Abkürzungen .....	5
3	Gesetzliche Grundlagen .....	6
4	Geltungsbereich .....	7
5	Haftung.....	8
6	Rollenverhältnisse Beziehungen.....	9
6.1	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) .....	9
6.2	Infrastrukturbetreiberin (ISB).....	9
6.3	Bundesamt für Verkehr (BAV) .....	10
6.4	Schiedskommission Eisenbahnen (SKE).....	10
6.5	Bundesverwaltungsgericht (BVGer).....	10
7	Übersicht der erforderlichen Bewilligungen nach Interessengruppen.....	11
7.1	Nutzung von Eisenbahninfrastruktur / Rolle EVU.....	11
7.2	Infrastruktur betreiben / Rolle ISB.....	12
8	Netzzugangsbewilligung (NZB).....	13
8.1	Anforderungen.....	13
8.1.1	Allgemeine Angaben zur Unternehmung .....	13
8.1.2	Zuverlässigkeit des Unternehmens (Art. 6 NZV).....	13
8.1.3	Finanzielle Leistungsfähigkeit.....	13
8.1.4	Arbeitsrechtliche Vorschriften, Arbeitsbedingungen der Branche (Art. 7 NZV).....	14
8.2	Erneuerung.....	14
8.3	Widerruf der NZB.....	14
9	Sicherheitsbescheinigung (SiBe) .....	15
9.1	Anforderungen.....	15
9.2	Anhörung der ISB.....	15
9.3	Angaben zu den Antragsformularen Teil A und B .....	16
9.4	Weitere Erläuterungen zu spezifischen Unterlagen .....	16
9.4.1	Sicherheitsmanagementsystem (SMS).....	16
9.4.2	Rollmaterial (Art. 5c und 5d EBV) .....	16
9.4.3	Zusätzliche Strecken .....	17
9.5	Änderungen im Betrieb.....	17
10	Netzzugangsvereinbarung.....	18
11	Sicherheitsgenehmigung (SiGe).....	19
11.1	Anforderungen.....	19
11.2	Antragsformular .....	19
11.3	Vorzulegende Unterlagen .....	19
11.3.1	Sicherheitsmanagementsystem (SMS).....	20
11.4	Änderungen im Betrieb.....	20
12	Fristen .....	21
13	Sicherheitsmanagementsystem (SMS).....	22
13.1	Positionierung des SMS .....	22
13.2	Ziel des Sicherheitsmanagementsystems.....	22
13.3	Aufbau des SMS.....	23
13.4	Inhalt des SMS .....	23
13.4.1	Gemeinsame Sicherheitsmethode.....	23
13.4.2	Abgrenzung SMS .....	23
13.4.3	Verhältnismässigkeit.....	23
13.4.4	Erleichterungen .....	23

13.4.5	Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des SMS .....	23
13.5	Berücksichtigung von vorhandenen Zertifikaten.....	24
13.6	Anpassungen des SMS während der Gültigkeit der SiBe/SiGe.....	24
13.7	Prüfung und Überwachung des SMS.....	24
13.7.1	Theoretische Prüfung .....	24
13.7.2	Überwachung der Umsetzung des SMS in der Aufsicht des BAV in der Betriebsphase .....	24
13.8	Jährlicher Sicherheitsbericht.....	25
14	Kooperation .....	26
15	Fahrten aus dem Anschlussgleis .....	27
16	Grenznahe Strecken und ausländische Strecken in der Schweiz .....	28
17	Gebühren .....	29
18	Kommunikation / Publikation.....	30
19	Anlagen .....	31
19.1	Antragsformular Sicherheitsbescheinigung.....	31
19.2	DECKBLATT ZUM ANTRAGSFORMULAR „Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung“ .....	34
19.3	Antragsformular Sicherheitsgenehmigung .....	35
19.4	DECKBLATT ZUM ANTRAGSFORMULAR „Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung“ .....	38
20	Anhang.....	39
20.1	Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsgenehmigung (Infrastrukturbetreiber) .....	40
20.2	Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsbescheinigung Teil A (Eisenbahnverkehrsunternehmen).....	65
20.3	Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsbescheinigung Teil B (Eisenbahnverkehrsunternehmen).....	86
21	Beilage Konvergenztabelle ( <i>nur für Anhörung, danach auf Homepage BAV</i> ).....	90

## 1 Zweck der Richtlinie

Diese Richtlinie zeigt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern 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 die Anforderungen erfüllende Gesuchsunterlagen für die notwendigen Bewilligungen einzureichen.

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

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

## 2 Abkürzungen

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

BAV	Bundesamt für Verkehr
EBG	Eisenbahngesetz; SR 742.101
EBV	Eisenbahnverordnung; SR 742.141.1
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ISB	Infrastrukturbetreiberin
NZB	Netzzugangsbewilligung
NZV	Netzzugangsverordnung; SR 742.122
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem

### 3 Gesetzliche Grundlagen

Die vorliegende Richtlinie basiert auf den nachstehenden gesetzlichen Grundlagen, welche nach den zu beantragenden Bewilligungen aufgelistet sind:

Grundlagen für die Netzzugangsbewilligung (NZB):

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

Grundlagen für die Sicherheitsbescheinigung (SiBe):

- Art. 8c, 8e, 8f EBG
- Art. 5b, 5c ff. EBV; mit Verweis auf die nachstehenden Grundlagen der EU:
  - Verordnung (EG) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode (SiBe);

Grundlagen für die Sicherheitsgenehmigung (SiGe):

- Art. 5, 8a, 8b EBG
- Art. 5a, 5c ff. EBV; mit Verweis auf die nachstehenden Grundlagen der EU:
  - Verordnung (EG) Nr. 1169/2010 der Kommission vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode (SiGe).

## 4 Geltungsbereich

Grundsätzlich benötigen alle EVU für alle Fahrten auf eigener und/oder fremder 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;
- Strecken, die ein Eisenbahnunternehmen ausschliesslich für die Instandhaltung seiner Fahrzeuge betreibt.

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

Alle Infrastrukturbetreiber, welche Eisenbahnstrecken in der Schweiz betreiben, benötigen eine SiGe.

Für das Betreiben von Anschluss- und Werkgleisen ist keine SiGe erforderlich.

Nachstehend werden zudem die Ausnahmen und Erleichterungen aufgeführt, strukturiert nach den zu erlangenden Bewilligungen.

## 5 Haftung

Mit der Erteilung des Netzzugangs (NZZB und SiBe) an ein Unternehmen übernimmt dieses die Gesamtverantwortung für das Führen eines Zuges und anderer Fahrten auf der entsprechenden Infrastruktur.

Wird von einem Unternehmen, welches die Bewilligungen zum Netzzugang besitzt, ein Unterakkordant / Traktionär zum Führen eines Zuges eingesetzt, ist die Inhaberin der NZZB / SiBe nach wie vor verantwortlich. Das Eigentum bzw. der Besitz des Rollmaterials wie auch die Zugehörigkeit des Personals zu einem Unternehmen ist in Bezug auf die Haftung bei dieser Art der Zusammenarbeit nicht massgebend.

## 6 Rollenverhältnisse Beziehungen

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

Ein Unternehmen kann mehrere Rollen parallel wahrnehmen, z.B. kann eine Infrastrukturbetreiberin auch in der Rolle als Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrten durchführen.

### 6.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Ein EVU ist ein Unternehmen, das den Eisenbahnverkehr durchführen und dazu eigene und/oder fremde Infrastrukturen benutzen will. Dazu benötigt es eine NZB und eine SiBe des BAV.

Zusätzlich muss es eine Netzzugangsvereinbarung (Vertrag) mit der Infrastrukturbetreiberin aushandeln und abschliessen (Art. 15 und 16 NZV).

Für Fahrten auf der eigenen Infrastruktur sind die entsprechenden Angaben dem BAV im Voraus zu melden (Art. 17 NZV), da in diesem Falle eine eigentliche Netzzugangsvereinbarung entfällt.

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

Wenn Infrastruktur- und Anschlussgleisbetreiber (über den Anschlusspunkt hinaus) Fahrten ausführen, übernehmen sie die Rolle des EVU und benötigen die entsprechenden Bewilligungen.

### 6.2 Infrastrukturbetreiberin (ISB)

Unter ISB ist ein Infrastrukturunternehmen zu verstehen, welches die Infrastruktur betreibt und diese den EVU gegen Entgelt (Trassenpreis) diskriminierungsfrei zur Verfügung stellt. Zu diesem Zweck handelt sie eine Netzzugangsvereinbarung (Vertrag) mit jedem betreffenden EVU aus.

Die ISB publiziert die notwendigen Angaben zur Benutzung ihrer Infrastruktur. Dazu gehören die aktuellen Netznutzungsbedingungen. Die ISB muss die notwendigen Instruktionen zum Erwerb der Streckenkundigkeit den Triebfahrzeugführenden aller EVU diskriminierungsfrei anbieten (Art. 10 Abs. 3 NZV).

Betreiber sind die Unternehmen, die den Betrieb und den Unterhalt der Gleisanlagen der Eisenbahn zum Gegenstand haben. Es kann sich dabei um Infrastrukturunternehmen, Infrastrukturgesellschaften von Bahnen mit Konzernstruktur, „integrierte“ Eisenbahnunternehmen, Anschlussgleisbetreiber und bei Fahrzeug-Unterhaltsanlagen um EVU handeln.

Die ISB muss vom BAV zum Gesuch einer EVU für eine SiBe angehört werden. Darauf darf verzichtet werden, wenn eine Unternehmung das Gesuch für SiBe und SiGe gemeinsam stellt (Art. 5e EBV).

Die Verantwortung für den Einsatz der Fahrzeuge verbleibt in jedem Fall bei der EVU.

Die ISB hat gegenüber den EVU ein Kontrollrecht und informiert das BAV im Gefahrenfall (Art. 24 NZV).

### **6.3 Bundesamt für Verkehr (BAV)**

Das BAV ist Vollzugs- und Aufsichtsbehörde. Das BAV legt die Bedingungen für die notwendigen Bewilligungen fest, prüft die eingehenden Gesuche und entscheidet darüber. Gegenüber der ISB legt es die Art und Weise der Streckenpublikation fest.

Das BAV überprüft die Stellungnahmen der ISB zu den Gesuchen der EVU.

Die Verfahren für Personenbeförderungs- und Infrastrukturkonzessionen, Fahrzeugzulassungen, Personalzulassung und Betriebsvorschriften laufen ausserhalb der Verfahren zur Erlangung von NZB, SiBe und SiGe ab.

### **6.4 Schiedskommission Eisenbahnen (SKE)**

Die Schiedskommission entscheidet bei Differenzen zwischen EVU und ISB bei der Vergabe von Trassen, den Trassenpreisen und der Netzzugangsvereinbarung zwischen EVU und ISB. 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 Internetseite der SKE <http://www.ske.admin.ch/de> zu finden.

### **6.5 Bundesverwaltungsgericht (BVGer)**

Rechtsmittelinstanz für Beschwerden gegen die vom BAV erteilten NZB, SiBe und SiGe ist das Bundesverwaltungsgericht. Beschwerden werden nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021) behandelt. Weitere Angaben zum BVGer finden sich unter <http://www.bvger.ch/>.

## 7 Übersicht der erforderlichen Bewilligungen nach Interessengruppen

### 7.1 Nutzung von Eisenbahninfrastruktur / Rolle EVU

	EVU auf eigener und/oder fremder Infrastruktur	EVU nur auf eigener Infrastruktur	Eisenbahnunternehmung in der Rolle des EVU auf eigener <u>Infrastruktur ohne Netzzugang</u> (Art. 1, Abs. 3 NZV)	Fahrten von Infrastrukturbetreibern (in der Rolle als EVU)	Fahrten von Anschlussgleisbetreibern (Ziffer 15)	EVU im grenznahen Raum und auf ausländischen Strecken in der Schweiz (Ziffer 16)
<u>Netzzugangsbewilligung</u> (NZB)	ja	ja	nein	3)	ja/nein 5)	6)
<u>Sicherheitsbescheinigung</u> (SiBe)	ja	ja 2)	ja 2)		ja/nein 5)	
Sicherheitsmanagementsystem (SMS) nach EU-VO 1158/2010	ja	ja	-----		ja/nein 5)	
Sicherheitsmanagementsystem ohne EU-Kriterien	-----	-----	ja 4)		ja/nein 5)	
<u>Netzzugangsvereinbarung</u>	ja 1)	nein 1)	nein		ja/nein 5)	

- 1) Für den Betrieb auf eigener Infrastruktur sind an Stelle einer Vereinbarung, dem BAV im Voraus Angaben im Sinne der Netzzugangsverordnung Art. 15 Absatz 2 Buchstaben d – g und j zu machen.
- 2) Gesuche für SiGe als Infrastrukturbetreiber und für SiBe als Benutzer der eigenen Infrastruktur können gemeinsam gestellt werden.
- 3) Für Fahrten von ISB gelten die gleichen Vorgaben wie für EVU mit Netzzugang auf eigener und/oder fremder Infrastruktur oder für EVU mit Netzzugang nur auf eigener Infrastruktur.
- 4) Die Infrastruktur- und die EVU-Aspekte können in einem SMS geregelt werden.
- 5) Nein, für Fahrten auf eigener Infrastruktur (innerhalb Anschlussgleis).  
Ja, für Fahrten ausserhalb des Anschlussgleises. Es gelten die gleichen Vorgaben wie für EVU.  
Diese Vorgaben können auch als Leistungserbringer unter der Verantwortung und damit im Rahmen der SiBe einer anderen EVU erbracht werden. (Sofern mögliche Zugfahrten durch einen spurbewirkten Flankenschutz geschützt sind, bestehen für direkte Fahrten in und aus dem Anschlussbahnhof, Erleichterungen für die Erlangung der SiBe).
- 6) Das BAV legt das Vorgehen ortsbezogen fest. Grundsätzlich können ausländische NZB und SiBe auch ohne Staatsvertrag auf grenznahen Strecken gegenseitig anerkannt werden.

## 7.2 Infrastruktur betreiben / Rolle ISB

	ISB, wenn Netzzugang zu gewähren ist.	Infrastruktur, wenn Netzzu- gang nicht gewährt werden muss. (Art. 1, Abs. 3 NZV)	Anschlussgleisbetreiber (in der Rolle als ISB; Ziffer 15))	Anlagenteile, die ein EVU nur für die Instandhaltung seiner Fahrzeuge betreibt.
<u>Veröffentlichung der Netznut- zungsbedingungen</u>	ja	nein	nein 3)	nein
<u>Sicherheitsgenehmigung (SiGe)</u>	ja 2)	ja 2)	nein	nein 5)
Sicherheitsmanagementsystem (SMS) nach EU-VO 1169/2010	ja	----	----	nein 5)
Sicherheitsmanagementsystem ohne EU-Kriterien	----	ja 4)	----	nein 5)
<u>Netzzugangsvereinbarung</u>	ja 1)	nein	---- 6)	nein

- 1) Mit allen Benutzern, welche eine gültige NZB und SiBe haben.
- 2) Gesuche für SiGe als Infrastrukturbetreiber und für SiBe als Benutzer der eigenen Infrastruktur können gemeinsam gestellt werden.
- 3) In den Verträgen mit Vor-, Nachanschliessern und Mitbenutzern sind allfällige Zugangsbeschränkungen festzuhalten.
- 4) Die Infrastruktur- und die EVU-Aspekte können in einem SMS geregelt werden.
- 5) Die SiGe-Aspekte sind in der SiBe als EVU zu regeln.
- 6) Es sind sinngemäss Verträge nach Anschlussgleisgesetz mit anschliessender Infrastrukturbetreiberin, Vor-, Nachanschliesser und Mitbenutzer erforderlich.

## 8 Netzzugangsbewilligung (NZB)

Jedes schweizerische EVU, das auf einer Strecke mit Netzzugang verkehrt, benötigt eine NZB als Voraussetzung für die SiBe.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen. Für Fahrten auf grenznahen Strecken (siehe Ziffer 16) können ausländische NZB anerkannt werden, ohne dass dazu ein entsprechendes zwischenstaatliches Abkommen erforderlich ist.

Die NZB wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Die NZB ist maximal 10 Jahre gültig und behält grundsätzlich ihre Gültigkeit, auch wenn die Unternehmung keine SiBe beantragt oder diese nach Ablauf ihrer Gültigkeit nicht mehr erneuert. Besteht mit anderen Staaten eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung, so gelten die von diesen Staaten erteilten Genehmigungen (EU-Licence) auch in der Schweiz. Die Vollzugsbehörde kann Auflagen machen, welche gemäss Terminvorgabe zu erfüllen sind.

### 8.1 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.

Das Unternehmen muss so organisiert sein, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleistet (Art. 9 Abs. 2 Bst. a EBG).

Für Ihre Angaben verwenden Sie zwingend die Vorlage in Ziffer 19 dieser Richtlinie oder das Online-Formular unter [www.bav.admin/.....](http://www.bav.admin/.....)

#### 8.1.1 Allgemeine Angaben zur Unternehmung

- Firmenadresse
- Leitbild oder Angaben zum Geschäftsmodell
- Informationsmaterial zur Unternehmung
- Handelsregisterauszug

#### 8.1.2 Zuverlässigkeit des Unternehmens (Art. 6 NZV)

##### Verurteilungen (Art. 6 Abs. 1 NZV)

- **Strafregisterauszug der geschäftsführenden Personen**

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 Entlohnung, Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen, insbesondere Arbeits- und Ruhezeiten oder wegen schweren oder wiederholten Widerhandlungen gegen die Sicherheitsbestimmungen im Eisenbahnverkehr sowie gegen die Fahrdienstvorschriften.

##### Verlustscheinforderungen (Art. 6 Abs. 2 NZV)

- **Bestätigung Betreibungsamt**

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

#### 8.1.3 Finanzielle Leistungsfähigkeit

Im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit werden die folgenden Voraussetzungen überprüft:

### Finanzielle Leistungsfähigkeit (Art. 5 Abs. 1 und 2 NZV)

- **Konsolidierte Bilanz, konsolidierte Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis**
- **Geschäftsbericht**
- **Business-Plan 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 die Unternehmung den finanziellen Verpflichtungen während mindestens eines Jahres nachkommen kann.

Auf Grund von Art. 5 Abs. 1 der NZV kann das Bundesamt eine Bankgarantie oder Bürgschaft verlangen, wenn die finanziellen Verpflichtungen die flüssigen Mittel und Erlöse, welche im Inland verfügbar sind, übersteigen.

### Versicherung (Art. 5 Abs. 2 NZV)

- **Haftpflicht-Versicherungsnachweis**

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 die Versicherungsunternehmung 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.

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

- **Gesamtarbeitsvertrag.**

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 nachzuweisen, dass es die arbeitsrechtlichen Vorschriften, insbesondere AZG/AZGV und VUV kennt und einhält.

## **8.2 Erneuerung**

Bei der Erneuerung der Netzzugangsbewilligung sind die gleichen Angaben einzureichen wie bei einem Erstantrag. Die Prüfung durch das BAV erfolgt nicht im Detail, sofern keine Ausweitung der Bewilligung auf weitere Netzteile oder Verkehrsarten beantragt wird.

## **8.3 Widerruf der NZB**

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.

## 9 Sicherheitsbescheinigung (SiBe)

Jedes schweizerische EVU benötigt eine SiBe für alle Fahrten.

Werden nur eigene Strecken befahren, können die Gesuche für SiBe und SiGe gemeinsam eingereicht werden.

Der Netzzugang für ausländische Unternehmen richtet sich nach dem jeweiligen zwischenstaatlichen Abkommen. Für Fahrten auf grenznahen Strecken können ausländische SiBe anerkannt werden, ohne dass dazu ein entsprechendes zwischenstaatliches Abkommen erforderlich ist (vgl. auch Ziffer 16).

Die SiBe wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Sie hat den Zweck, den Nachweis zu erbringen, dass EVU ihr Sicherheitsmanagementsystem (SMS) eingerichtet haben und die Anforderungen an einen ständigen, sicheren und zuverlässigen Betrieb gewährleistet sind. Die SiBe ist maximal fünf Jahre gültig und kann bei Bedarf innerhalb der Laufzeit erweitert werden.

Die SiBe umfasst, gestützt auf die EU-Vorgaben und unter Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse, **zwei Teile**:

**Teil A:** Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des EVU, welches aufzeigt, wie die Sicherheit organisiert ist und

**Teil B:** spezifischen Anforderungen für den Betrieb auf dem betreffenden Netz oder der Strecke.

Ziel ist es, dass der Teil A zwischen verschiedenen Staaten gegenseitig anerkannt wird und demnach z.B. ein schweizerisches EVU für Fahrten im Ausland nur noch den Teil B erlangen muss.

Erleichterungen sind in Ziffer 13 zum SMS enthalten.

### 9.1 Anforderungen

Eine SiBe kann nur beantragt werden, wenn eine NZB für die entsprechenden Netzteile und Verkehrsarten erteilt oder beantragt ist. Für die EVU sind die schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV (Art. 11a Abs. 1 EBV) sowie die Betriebsvorschriften (Art. 12 EBV) der ISB verbindlich.

Die Anforderungen an die SiBe entsprechen denjenigen der EU-Vorgaben (VO 1158/2010 EG bzw. Ziffern 20.2 und 20.3). Sie sind unter Berücksichtigung der spezifischen schweizerischen Verhältnisse angemessen zu erfüllen.

Die Anträge (Teil A und B) können von einem EVU gleichzeitig oder nacheinander beantragt werden. Wird nur eine SiBe Teil B beantragt, muss der Antragsteller über eine gültige SiBe Teil A verfügen. Der Antrag kann eine neue, erneuerte SiBe Teil A und/oder Teil B zum Gegenstand haben. Zudem kann der Teil B erweitert werden.

Die Antragsformulare (Teil A und Teil B) zur Beantragung einer oder beider Teile der SiBe sind vollständig auszufüllen und mit entsprechenden Angaben durch die EVU zu ergänzen.

Für Ihre Angaben verwenden Sie zwingend die Vorlage in Ziffer 19 dieser Richtlinie oder das Online-Formular unter [www.bav.admin/.....](http://www.bav.admin/.....)

### 9.2 Anhörung der ISB

Die Benützung einer Infrastruktur stellt für deren Besitzer eine Eigentumseinschränkung dar. Die jeweils involvierten ISB werden durch das BAV zum Gesuch einer EVU angehört. Dieses Recht ergibt sich u. a. aus dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021).

Die Anhörung der ISB ist mindestens bis zur vollen Einführung des Infrastrukturregisters durchzuführen.

## 9.3 Angaben zu den Antragsformularen Teil A und B

### Unterlagen zum Antrag Teil A

- Angaben zum Gesuchsteller: Firmenadresse, E-Mail-Adresse, Ansprechperson
- Kopie der gültigen Netzzugangsbewilligung
- Art des Antrages (Neue/zur Erneuerung der SiBe)
- Verkehrsart: Personen-, Güterverkehr oder spezielle Verkehre unter Angabe der jährlichen Betriebsleistung
- Datum Betriebsaufnahme
- Unternehmensgrösse / Anzahl Beschäftigte
- Sicherheitsmanagementsystem (SMS)  
(mit einer Konvergenztabelle, die aufzeigt, wo die Anforderungen des Anhangs II der VO 1158/2010 EG bzw. der Ziffer 20.2 im SMS behandelt werden)
- Allfällig vorhandene Zertifikate über Managementsysteme (vgl. dazu Ziffer 13.5)

### Unterlagen zum Antrag Teil B

- Kopie der SiBe Teil A (nur bei Einzelantrag von Teil B)
- Nummer der gültigen NZB
- Kopie des Haftpflichtversicherungsnachweises
- Vergleich Streckenanforderungen / Fahrzeugeigenschaften
- Streckenbezogene Teile des Sicherheitsmanagementsystems (SMS)  
(mit einer Konvergenztabelle, die aufzeigt, wo die Anforderungen des Anhangs III der VO 1158/2010 EG bzw. der Ziffer 20.3 im SMS behandelt werden).

## 9.4 Weitere Erläuterungen zu spezifischen Unterlagen

### 9.4.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

#### Sicherheitsmanagementsystem (Art. 5c EBV)

Das ersuchende EVU hat mittels einer Beschreibung des SMS für die Organisation der Sicherheit in seinem Verantwortungsbereich (für SiBe Teil A) und streckenbezogen (für SiBe Teil B) nachzuweisen, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag. Die Daten können in elektronischer (CD-ROM, DVD etc.) oder in Papierform zur Verfügung gestellt werden.

→ Die detaillierten Anforderungen sind in Ziffer 13 SMS aufgeführt.

### 9.4.2 Rollmaterial (Art. 5c und 5d EBV)

#### Betriebssicheres Rollmaterial

Alle Fahrzeuge, welche auf dem Hoheitsgebiet der Schweiz verkehren, benötigen eine gültige Betriebsbewilligung. Fahrzeuge, welche vor dem 1. Januar 1999 (mit Zustimmung SBB nach altem Recht bis 31. Januar 1999) in Betrieb genommen wurden oder welche das RIV/RIC-Zeichen tragen, gelten als zugelassen (Art. 83 Abs. 4 EBV).

Es ist eine formelle Erklärung einzureichen, wonach nur zugelassenes (gemäss Art. 8 EBV) Rollmaterial eingesetzt wird, welches einem sicheren Betrieb genügt.

#### Vergleich Streckenanforderungen / Fahrzeugeigenschaften

Die EVU hat vor einem Einsatz von Fahrzeugen zu prüfen, ob und wenn ja welche Einschränkungen auf den jeweiligen Strecken allenfalls vorhanden sind oder sich ergeben. Bei neuen oder auf in der SiBe enthaltenen Strecken neu zum Einsatz gelangenden

Fahrzeugen, Fahrzeugtypen oder -serien ist eine Abstimmung zwischen EVU und ISB unabdingbar.

Eine Übersicht dieses Vergleichs ist dem Gesuch beizulegen. Dabei sind die fahrzeugspezifischen Angaben in der Regel gemäss der Betriebsbewilligung aufzuführen (Fahrzeugtyp, Fahrzeugserien oder sofern spezifisch erforderlich Fahrzeugnummer). Die streckenspezifischen Angaben sind soweit die Strecken keine relevanten Unterschiede aufführen, summarisch aufzuführen.

Sollen zusätzliche Fahrzeuge, Fahrzeugtypen oder -serien eingesetzt werden, so muss eine SiBe-Erweiterung Teil B beantragt werden.

Der Vergleich zwischen den Streckenanforderungen und den Fahrzeugeigenschaften ist mindestens bis zur vollen Einführung des Infrastrukturregisters einzureichen.

### **9.4.3 Zusätzliche Strecken**

Sollen zusätzliche Strecken befahren werden, so muss eine SiBe-Erweiterung Teil B beantragt werden.

Um während der Laufzeit der SiBe unnötige Erweiterungen zu vermeiden, sollen möglichst die für die ganze Laufzeit der SiBe in Frage kommenden Strecken beantragt werden. (D.h. beispielsweise ist das ganze normalspurige Netz der Schweiz mit Ausnahme von definierten Strecken mit begrenztem Lichtraumprofil oder eingeschränkten Streckenklassen zu beantragen.)

## **9.5 Änderungen im Betrieb**

Bei wesentlichen Änderungen der Art oder des Umfangs des Betriebs (z.B. neue Verkehrsarten, Änderungen der Beschäftigten-Anzahl, Mehr-/Minderleistung im Jahr, Strecken mit neuen Anforderungen) eines EVU ist die SiBe zu erneuern. In diesen Fällen ist eine Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung zu beantragen. Das SMS ist entsprechend zu erweitern und zu ergänzen.

## 10 Netzzugangsvereinbarung

Die Netzzugangsvereinbarung (Art. 15 NZV / 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:

- die Vertragsparteien
- die Zulässigkeit des Einsatzes von Subunternehmern oder Partnerunternehmen und die in diesem Fall auszutauschenden Informationen
- die Vertragsdauer
- die Definition der Trassen sowie deren Qualität
- den Trassenpreis und die zu dessen Berechnung notwendigen Daten
- die bei Nichteinhaltung der Vereinbarung zu leistenden Zahlungen
- die Rücktrittsbedingungen für die EVU (Kündigungsklausel)
- die vom Personal anzuwendende(n) Amtssprache(n)
- die Regelung der Rechte und Pflichten bezüglich der Überwachung der Züge durch Zugkontrollleinrichtungen.

Ergänzend sollten in der Netzzugangsvereinbarung auch alle Schnittstellen und Kommunikationswege für gegenseitigen Austausch von Informationen zwischen der EVU und der ISB definiert werden. Dies gilt für Regelfälle wie auch für Ausnahmesituationen (Störungs- und Notfallmanagement).

## 11 Sicherheitsgenehmigung (SiGe)

Für den Betrieb und den 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).

Die SiGe wird als Verfügung durch das BAV erstellt. Sie hat den Zweck, den Nachweis zu erbringen, dass die ISB ihr Sicherheitsmanagementsystem (SMS) eingerichtet hat und Vorkehrungen für einen ständigen, sicheren und zuverlässigen Betrieb getroffen hat. Die SiGe ist maximal 5 Jahre gültig.

### 11.1 Anforderungen

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

Die Anforderungen an die SiGe entsprechen denjenigen der EU-Vorgaben (VO 1169/2010 EG bzw. Ziffer 20.1). Sie sind unter Berücksichtigung der spezifischen schweizerischen Verhältnisse angemessen zu erfüllen.

Die für die Erarbeitung der notwendigen Nachweise verantwortliche ISB bezieht den Konzessionär der Eisenbahninfrastruktur ein, sofern sie diese Konzession nicht selbst inne hat.

Unterschiedliche Infrastrukturarten (z.B. Tram- oder Metronetze, Normal- und Schmalspurnetze) können für eine SiGe beantragt werden. Die verschiedenen Netze müssen in den Unterlagen und im SMS klar und differenziert ersichtlich sein.

Betreibt die ISB Depot- oder Werkstatтанlagen, sind diese mit zu berücksichtigen.

### 11.2 Antragsformular

Das Antragsformular zur Beantragung der Sicherheitsgenehmigung ist vollständig auszufüllen und mit entsprechenden Angaben durch die ISB zu ergänzen.

Für Ihre Angaben verwenden Sie zwingend die Vorlage in Ziffer 19 dieser Richtlinie oder das Online-Formular unter [www.bav.admin/.....](http://www.bav.admin/.....)

### 11.3 Vorzulegende Unterlagen

- Sicherheitsmanagementsystem SMS (mit einer Konvergenztabelle, die aufzeigt, wo die Anforderungen des Anhangs II der VO 1169/2010 EG bzw. Ziffer 20.1 im SMS behandelt werden);
- Übersicht über die Strecken (geografische Ausprägung) mit Angabe der angrenzenden Bahnhöfe (inkl. der Grenzen zu anderen Infrastrukturen), und zwar in Bezug auf die Instandhaltung und die Regelung des operativen Betriebes;
- Angabe der Publikationsstelle der streckenbezogenen Netznutzungsbedingungen;
- Stand der Daten im bzw. zu Händen des Infrastrukturregisters;
- Angabe der Publikationsstelle der für das EVU zu berücksichtigenden Vorschriften der ISB;
- allfällig vorhandene Zertifikate über Managementsysteme (vgl. dazu Ziffer 13.5).

### **11.3.1 Sicherheitsmanagementsystem (SMS)**

#### Sicherheitsmanagementsystem (Art. 5c EBV)

Die ersuchende ISB hat mittels einer Beschreibung des SMS für die Organisation der Sicherheit in seinem Verantwortungsbereich nachzuweisen, dass es ständig einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten vermag. Die Daten können in elektronischer (CD-ROM, DVD etc.) oder in Papierform zur Verfügung gestellt werden.

→ Die detaillierten Anforderungen sind in Ziffer 13 (SMS) aufgeführt.

### **11.4 Änderungen im Betrieb**

Bei wesentlichen Änderungen der Art oder des Umfangs des Betriebs auf dem unterhaltenen bzw. betriebenen Netz (z.B. Veränderung der möglichen Verkehrsarten, wesentliche Änderungen der Beschäftigten-Anzahl, Mehr-/Minderleistung im Jahr, neue Strecken, relevante Änderung der Netznutzungsbedingungen bzw. der Angaben für das Infrastrukturregister) einer ISB ist die SiGe zu erneuern. In diesen Fällen ist eine neue SiGe zu beantragen. Das SMS ist entsprechend zu erweitern und zu ergänzen.

## 12 Fristen

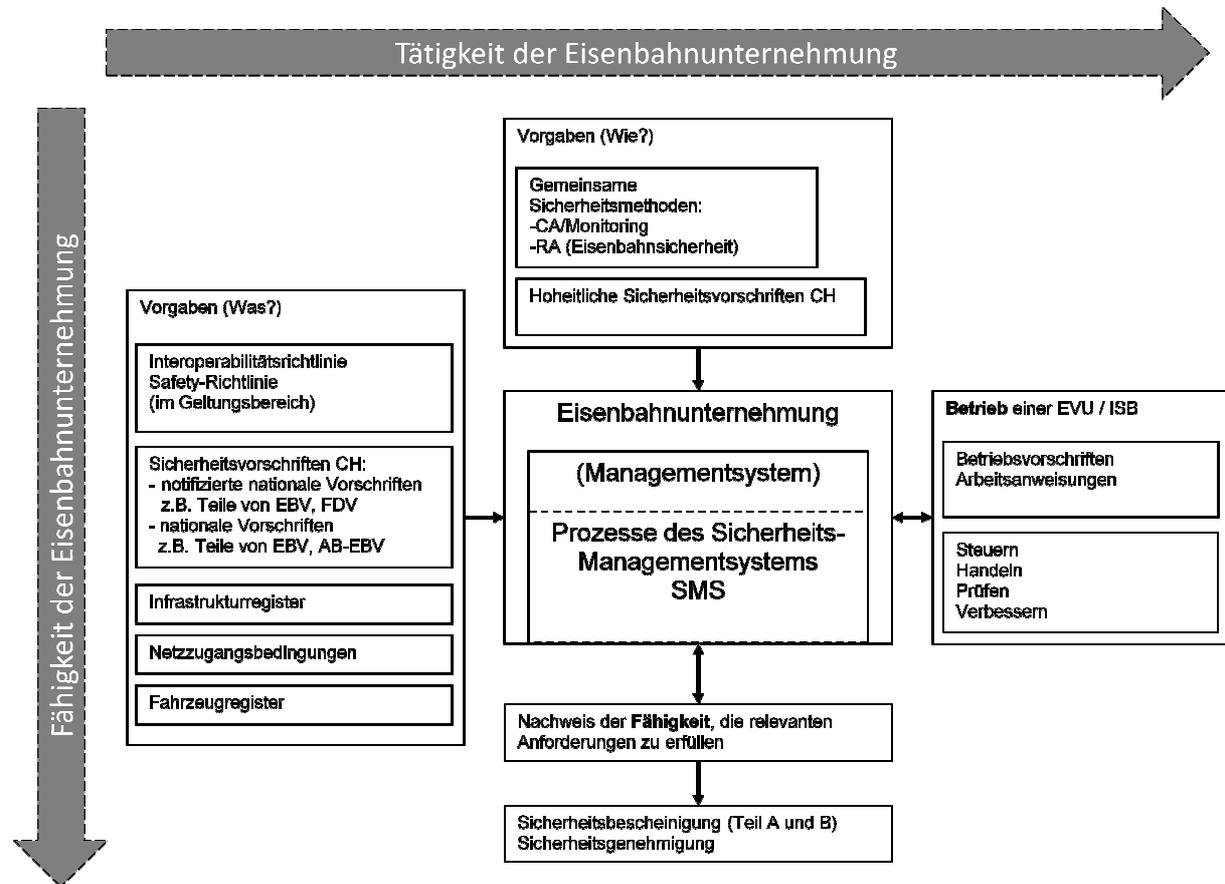
Die Bearbeitungsfristen des BAV können nur eingehalten werden, wenn die Gesuchunterlagen vollständig und widerspruchsfrei sind. Wenn Unterlagen nachgefordert bzw. Angaben präzisiert werden müssen, wird der Lauf der Fristen unterbrochen.

### Übersicht der Bearbeitungsfristen BAV

- Netzzugangsbewilligung  
Neuerstellung und Erneuerung → 3 Monate
  
- Sicherheitsbescheinigung
  - Teil A und Teil B gemeinsam → 3 Monate
  - Nur Teil A → 3 Monate
  - Nur Teil B → 3 Monate
  - Erweiterung Teil B (neue Strecken und oder neu Fahrzeuge, -typen oder -serien), d.h. ohne Anpassung des Teils A → 1 Monat
  
- Sicherheitsgenehmigung → 4 Monate

## 13 Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

### 13.1 Positionierung des SMS



### 13.2 Ziel des Sicherheitsmanagementsystems

Das Managementsystem stellt sicher, dass die Organisation ihre Ziele erreichen kann. Das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) ist ein Teil des Gesamt- oder integrierten Managementsystems.

Das SMS beschreibt, wie die Organisation ihre Ziele auf sichere Art und Weise erreicht. Es kann als die Summe der Prozesse bezeichnet werden, die als Bestandteil eines Unternehmens definiert sind, um die Gestaltung, Planung, Bereitstellung und Kontrolle des sicheren Betriebs zu steuern. 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 ein fortlaufendes Risikomanagement ist ein strukturierter Ansatz nötig. Die wesentlichen Tätigkeiten einer Organisation müssen daher in einer Wechselwirkung zum Risikomanagement stehen.

Wesentliche Inhalte des SMS sind:

- Darstellung der Ablauforganisation;
- geregelte Zuschreibung von Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen;
- Risikokontrolle;
- Einhaltung Gesetze und Normen;
- dauernde Verbesserung;
- Befähigung der Beteiligten;
- Einbezug der Beteiligten.

### **13.3 Aufbau des SMS**

Der Aufbau liegt in der Verantwortung des Gesuchstellers. Das SMS kann Bestandteil eines Integrierten Managementsystems (IMS) sein.

Aus den Unterlagen muss übergeordnet der generelle Aufbau der SMS-Dokumentation ersichtlich werden.

Idealerweise ist die SMS Dokumentation so zu gestalten, dass sie dem BAV zugestellt werden kann (Papier, Datenträger mit handelsüblichem Speicherformat). Kann das SMS dem BAV aufgrund der „Form“ nicht zugestellt werden, hat das antragstellende Unternehmen dem BAV die SMS-Prüfung vor Ort im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung zu ermöglichen.

### **13.4 Inhalt des SMS**

#### **13.4.1 Gemeinsame Sicherheitsmethode**

Die Anforderungen durch die gemeinsamen Sicherheitsmethoden basieren auf den entsprechenden Vorgaben der EU. Die diesbezüglichen Kriterien mit den Erläuterungen der zugehörigen Ziele sind im Anhang Ziffer 20 aufgeführt.

#### **13.4.2 Abgrenzung SMS**

Das SMS dient als Nachweis der Fähigkeit, die relevanten Anforderungen zu erfüllen. Es beinhaltet die Abläufe/Prozesse und die Methoden.

Beispiel: Das SMS zeigt den Umgang mit Risiken auf, nicht aber das konkrete Resultat der einzelnen Risikobeurteilungen.

#### **13.4.3 Verhältnismässigkeit**

Die Organisation von Betrieb und Instandhaltung der Eisenbahnunternehmen (ISB und EVU) muss den technischen und betrieblichen Eigenschaften sowie den vorliegenden Risiken entsprechen und die einwandfreie Erfüllung der Aufgaben gewährleisten. Im SMS sollen die Massnahmen, die Regelungen und die Aktivitäten nachvollziehbar und der Komplexität des Unternehmens entsprechend dargestellt sein.

#### **13.4.4 Erleichterungen**

Eisenbahnunternehmen, die zugleich die Rolle der EVU und der ISB inne haben und ausschliesslich auf der eigenen Infrastruktur verkehren, können die spezifischen Aspekte der Infrastruktur und des Verkehrs zusammen in einem SMS regeln. In diesem Fall ist die Erfüllung aller Kriterien nach Anhang Ziffer 20, d.h. Anforderungen A bis W (SiGe; Ziffer 20.1), A bis S (Teil A SiBe; Ziffer 20.2) und B-A bis B-C (Teil B SiBe; Ziffer 20.3) aufzuzeigen.

SMS von Eisenbahnunternehmen, auf deren Netz kein Netzzugang gewährt werden muss (NZV Art. 1) müssen den Anforderungen der Anhänge der VO 1158/2010 EG bzw. 1169/2010 EG (bzw. dem Anhang Ziffer 20) nicht entsprechen.

#### **13.4.5 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 Antragstellerin dem Gesuch eine Konvergenztabelle beizulegen. Diese Tabelle zeigt auf, wo welche spezifischen Anforderungen (Anhang Ziffer 20) im SMS beschrieben sind.

Ein Muster einer Konvergenztabelle findet sich auf der Homepage des BAV. (*Anhörung vgl. Ziffer 21; Beilage*)

Nachweise, die für die Erfüllung bestimmter Kriterien verlangt sind, können Bestandteil des SMS sein. Allenfalls können Nachweise auch in Nachweisdokumenten (Konzepte, Kontrollpläne, Arbeitsanweisungen, Checklisten, Aufträge, Berichte), die im Rahmen des SMS er-

stellt wurden und gelenkt sind, enthalten sein. Die Unternehmen sind in der Gestaltung, der Struktur frei.

### 13.5 Berücksichtigung von vorhandenen Zertifikaten

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

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

### 13.6 Anpassungen des SMS während der Gültigkeit der SiBe/SiGe

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

Bei SMS, die dem BAV aufgrund ihrer Form nicht zugestellt werden konnten, ist durch die Unternehmung die Archivierung der relevanten, genehmigten Versionen sicherzustellen. Auf Verlangen kann das BAV die ehemals geprüfte Version zur Einsicht verlangen.

## 13.7 Prüfung und Überwachung des SMS

### 13.7.1 Theoretische Prüfung

Die Prüfung des SMS erfolgt durch das BAV im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der SiBe (Teil A = generelle Anforderungen / Teil B = streckenbezogene Anforderungen) bzw. der SiGe.

Die materielle Prüfung des SMS, welches die Basis für SiBe und SiGe bildet, erfolgt gestützt auf die Komplexität des Unternehmens bzw. des entsprechenden Verkehrs. Auf die konkreten Verhältnisse wird Rücksicht genommen. Z.B. sind für regional tätige Meterspurbahnen mit einheitlichem Verkehr in der Regel weniger umfangreiche Dokumentationen erforderlich. Die Prüfung des SMS durch das BAV erfolgt in Bezug auf Angemessenheit in Analogie zur Überwachung im Betrieb. Die Anforderungen in den Anhängen III und IV der Sicherheitsrichtlinie sind als generelle Kriterien zu verstehen, welche je nach TU sehr einfach aufgezeigt werden können. Dies gilt sinngemäss für die Anforderungen der Verordnungen 1158/2010 (SiBe; Ziffer 20.2 und 20.3) und 1169/2010 (SiGe; Ziffer 20.1).

### 13.7.2 Überwachung der Umsetzung des SMS in der Aufsicht des BAV in der Betriebsphase

Die **Ersterteilung** einer SiBe bzw. einer SiGe für neue EVU bzw. ISB erfolgt auf Grund der eingereichten Unterlagen zum SMS auf theoretischer Ebene. Sofern zweckmässig kann das BAV das Unternehmen dazu einladen bzw. vor Ort gehen. Dabei kann jedoch nur das mögliche Funktionieren des SMS überprüft werden. Die konkrete Überprüfung der Umsetzung in die Praxis erfolgt später im Rahmen der Überwachung in der Betriebsphase.

Je nach Erfüllungsgrad und -dauer der Bedingungen nach Netzzugangsverordnung sowie der Qualität, des Umfangs und der Nachvollziehbarkeit des SMS wird die Laufzeit der SiBe bzw. SiGe durch das BAV festgelegt. Diese kann maximal 5 Jahre dauern.

Nach der Erteilung einer SiBe bzw. SiGe **überwacht** das BAV die EVU bzw. ISB risikoorientiert und mittels Stichproben während der Laufzeit der SiBe bzw. SiGe.

Dabei sollen innerhalb von fünf Jahren die Mehrheit der relevanten Prozesse des SMS auf die Umsetzung in die Praxis überprüft werden.

Die **Erneuerung** einer SiBe bzw. SiGe erfolgt insbesondere auf Grund der Überwachungsergebnisse der bisher durchgeführten Audits und Betriebskontrollen des BAV sowie der Inhalte der Jahresberichte. Zusätzlich werden die Gesuchsunterlagen des EVU bzw. der ISB mit einbezogen. Für die Festlegung der Laufzeit gelten die Bedingungen wie bei der Ersterteilung sinngemäss.

Übergangsbestimmung:

Bei einer Ersterteilung von SiBe und SiGe für bestehende EVU bzw. ISB (neue Pflicht für SiBe bzw. SiGe) werden die bisherigen Ergebnisse aus der Überwachung in der Betriebsphase - soweit zweckmässig - mitberücksichtigt.

### **13.8 Jährlicher Sicherheitsbericht**

Nach EBV Art. 5h ist dem BAV jährlich ein Sicherheitsbericht vorzulegen. Unternehmen, die über mehrere SMS verfügen, reichen pro SMS einen Jahresbericht ein.

## **14 Kooperation**

Eine Kooperation in dem Sinne, dass ein EVU sein Personal und seine Fahrzeuge unter die Verantwortung des betreffenden ISB stellt, ist nicht mehr vorgesehen.

Vielmehr ist es möglich, dass ein EVU im Rahmen seiner NZB und SiBe Züge mit Personal und Fahrzeugen eines anderen Unternehmens führt.

Die Verantwortung liegt beim Inhaber der NZB bzw. der SiBe.

## 15 Fahrten aus dem Anschlussgleis

### Fahrten in der Verantwortung des Anschließers

Rangierfahrten aus dem Anschlussgleis über den Anschlusspunkt hinaus, können unter folgenden Bedingungen erfolgen:

- Fahrten eines Anschlussgleisbetreibers vom AnG in einen Bahnhof und zurück (mit/oder ohne Fahrt auf der Strecke):

Für das freizügige Befahren von Bahnhof- oder Streckengleisen ist eine NZB und eine SiBe erforderlich (evtl. kann die Anforderung an die Versicherung durch eine Verbandslösung geregelt werden).

Diese Fahrten können auch im Rahmen der NZB und SiBe eines anderen EVU (d.h. unter dessen Verantwortung) geführt werden. Dies bedingt einen entsprechenden Vertrag zwischen dem Anschliesser und dem EVU für Fahrten über den Anschlusspunkt hinaus. Das EVU hat sicher zu stellen, dass die relevanten Grundlagen für diese Fahrten in der NZB bzw. SiBe enthalten sind. Die Verantwortung für diese Fahrten liegt beim EVU.

- Direktes Fahren vom AnG in bzw. aus einem Bahnhofgleis:

Das SMS eines Anschlussgleisbenutzers, welcher einen Fahrweg zwischen dem Anschlussgleis und einem Bahnhofgleis benutzt, welcher spurbewirkten Flankenschutz gegenüber den möglichen Zugfahrstrassen aufweist, muss den Anforderungen der Anhänge der VO 1158/2010 nicht entsprechen.

Dies entbindet jedoch nicht von der Pflicht, eine NZB zu erlangen.

## **16 Grenznahe Strecken und ausländische Strecken in der Schweiz**

Für grenznahe Strecken können ausländische NZB, SiBe und SiGe anerkannt werden, ohne dass dazu ein zwischenstaatliches Abkommen über die gegenseitige Anerkennung erforderlich ist. Das BAV beurteilt die Anwendung dieser Bestimmung fallweise.

Das Vorgehen bei ausländischen Strecken in der Schweiz basiert auf den entsprechenden Staatsverträgen.

## 17 Gebühren

Die Erteilung der Bewilligungen und Bescheinigungen sind gebührenpflichtig. Die Ansätze sind gemäss der Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV festgelegt. Es werden eine Grundgebühr und ein Kostenansatz nach Aufwand für die Bearbeitung der Gesuchsunterlagen erhoben. Die ersten drei Stunden Bearbeitungszeit sind in der Grundgebühr enthalten.

Die weiteren Aufwendungen werden mit einem Stundenansatz von Fr. 180.00 in Rechnung gestellt.

Nachstehend sind die Grundgebühren nach Bewilligung bzw. Bescheinigung aufgeführt:

- Ersterteilung und Erneuerung einer Netzzugangsbewilligung Fr. 1'000.-
- Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung Teil A Fr. 1'000.-
- Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung Teil B Fr. 1'000.--  
(Bei gemeinsamer Vorlage von Teil A und Teil B wird die Grundgebühr nur einmal erhoben.)
- Erweiterung Sicherheitsbescheinigung Teil B Fr. 500.-
- Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung Fr. 1'000.-

## **18 Kommunikation / Publikation**

Das BAV publiziert NZB, SiBe (Teil A und Teil B) und SiGe auf [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch).

## 19 Anlagen

### 19.1 Antragsformular Sicherheitsbescheinigung

#### ANTRAG AUF ERSTERTEILUNG EINER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

##### TEIL A und B

---

###### AUFSICHTS-UND SICHERHEITSBEHÖRDE

1.1 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Sektion Zulassungen und Regelwerke  
Mühlestrasse 6  
CH-3003 Bern

###### 2.1 Antrag auf Erteilung einer **SICHERHEITSBESCHEINIGUNG Teil A**

- 2.2. Neue Bescheinigung
- 2.3. Erneute Bescheinigung
- 2.4. Nummer der gültigen  
- Netzzugangsbewilligung  
- Wenn vorhanden, Bescheinigung Teil A

###### Art des beantragten Betriebs (eine oder mehrere) und geschätzte Beförderungsleistung

###### Personenverkehr

- |     |                                |                          |     |  |                          |
|-----|--------------------------------|--------------------------|-----|--|--------------------------|
| 2.5 | Personenverkehr<br>Regelzüge   | <input type="checkbox"/> | 2.7 | weniger als 50 Mio. Personen-<br>kilometer im Jahr         | <input type="checkbox"/> |
| 2.6 | Personenverkehr<br>Charterzüge | <input type="checkbox"/> | 2.8 | Zwischen 50 Mio. und 200 Mio.<br>Personenkilometer im Jahr | <input type="checkbox"/> |
|     |                                |                          | 2.9 | 200 Mio. oder mehr Personen-<br>kilometer im Jahr          | <input type="checkbox"/> |

###### Güterverkehr

- |      |   |                          |      |   |                          |
|------|---|--------------------------|------|---|--------------------------|
| 2.10 | einschliesslich der<br>Beförderung<br>gefährlicher Güter  | <input type="checkbox"/> | 2.11 | weniger als 500 Mio. Tonnen-<br>kilometer im Jahr | <input type="checkbox"/> |
| 2.10 | unter Ausschluss<br>der Beförderung<br>gefährlicher Güter | <input type="checkbox"/> | 2.12 | 500 Mio. oder mehr Tonnen-<br>kilometer im Jahr   | <input type="checkbox"/> |

###### Spezieller Verkehr

- |      |   |                          |
|------|---|--------------------------|
| 2.14 | Rangierfahrten, Probe- und Überführungsfahrten,<br>Fahrten mit historischen Fahrzeugen u.a. | <input type="checkbox"/> |
|------|---|--------------------------|

2.15 Datum Aufnahme des Betriebs

###### Das antragstellende Eisenbahnunternehmen gehört aufgrund der Zahl Beschäftigten zu folgender Kategorie:

- |      |  |                          |      |  |                          |
|------|--|--------------------------|------|--|--------------------------|
| 2.16 | Kleinstunternehmen<br>zwischen 0 und 19 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> | 2.18 | mittelgrosses Unternehmen<br>zwischen 100 und 499 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> |
| 2.17 | Kleinunternehmen<br>zwischen 20 und 99 Beschäftigte  | <input type="checkbox"/> | 2.19 | Grossunternehmen<br>Grösser 500 Beschäftigte                   | <input type="checkbox"/> |

**3.1 Antrag auf Erteilung einer SICHERHEITSBESCHEINIGUNG Teil B**

- |      |                       |                          |     |   |                          |
|------|-----------------------|--------------------------|-----|---|--------------------------|
| 3.2. | Neue Bescheinigung    | <input type="checkbox"/> | 3.4 | Erweiterte Bescheinigung  | <input type="checkbox"/> |
| 3.3  | Erneute Bescheinigung | <input type="checkbox"/> | 3.5 | Nummer der gültigen<br>- Netzzugangsbewilligung<br>- Wenn vorhanden, Bescheinigung Teil B |                          |

**Art des beantragten Betriebs und geschätzte Beförderungsleistung in dem Netz, für das die Sicherheitsbescheinigung Teilgattung haben wird (eine oder mehrere Optionen).**

Personenverkehr

- |     |                             |                          |      |   |                          |
|-----|-----------------------------|--------------------------|------|---|--------------------------|
| 3.6 | Personenverkehr Regelzüge   | <input type="checkbox"/> | 3.8  | weniger als 50 Mio. Personenkilometer im Jahr           | <input type="checkbox"/> |
| 3.7 | Personenverkehr Charterzüge | <input type="checkbox"/> | 3.9  | Zwischen 50 Mio. und 200 Mio. Personenkilometer im Jahr | <input type="checkbox"/> |
|     |                             |                          | 3.10 | 200 Mio. oder mehr Personenkilometer im Jahr            | <input type="checkbox"/> |

Güterverkehr

- |      |   |                          |      |  |                          |
|------|---|--------------------------|------|--|--------------------------|
| 3.11 | einschliesslich der Beförderung gefährlicher Güter  | <input type="checkbox"/> | 3.13 | weniger als 500 Mio. Tonnenkilometer im Jahr | <input type="checkbox"/> |
| 3.12 | unter Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter | <input type="checkbox"/> | 3.14 | 500 Mio. oder mehr Tonnenkilometer im Jahr   | <input type="checkbox"/> |

Spezieller Verkehr

- |      |   |                          |   |  |                          |
|------|---|--------------------------|---|--|--------------------------|
| 3.15 | Rangierfahrten, Probe- und Überführungsfahrten, Fahrten mit historischen Fahrzeugen u.a.  | <input type="checkbox"/> |   |  |                          |
| 3.16 | Datum Aufnahme des Betriebs   |                          |   |  |                          |
| 3.17 | Für den Betrieb vorgesehene Strecken-Module:  |                          |   |  |                          |
|      | Ganzes CH-Normalspur Schienennetz Ausser ETCS L2 Strecken   | <input type="checkbox"/> | Ganzes Meterspurnetz                              |  | <input type="checkbox"/> |
|      | ETCS L2 Strecken  | <input type="checkbox"/> | Interop-Kernnetz                                  |  | <input type="checkbox"/> |
|      | Interop-Ergänzungsnetz  | <input type="checkbox"/> | Einzelstrecken nach Streckenliste/Modul           |  | <input type="checkbox"/> |
|      | Ausländ. Strecken in der CH Nach Modul  | <input type="checkbox"/> | Strecken mit ausländischen Zugsicherheitssystemen |  | <input type="checkbox"/> |
| 3.18 | Für den Betrieb vorgesehene Fahrzeuge/Fahrzeugtypen mit entsprechenden Strecken:<br>Vergleich Streckenanforderungen / Fahrzeugeigenschaften |                          |   |  | <input type="checkbox"/> |

**Verfügt der Antragsteller bereits über eine gültige Sicherheitsbescheinigung Teil A (Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems), sind folgende Angaben zu machen**

- 3.19 Nummer der gültigen Sicherheitsbescheinigung Teil A
- 3.20 Ausstellender Staat der Sicherheitsbescheinigung Teil A

**Verfügt der Antragsteller bereits über eine oder mehrere Sicherheitsbescheinigungen Teil B, sind folgende Angaben erforderlich**

- 3.21 Nummer(n) der ausgestellten Sicherheitsbescheinigung(en) Teil B

**4.1 Antrag auf Erleichterung**

4.2 Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung Teil A oder Teil B werden zusammen beantragt.

Die Antragstellerin beantragt die Anwendung der Erleichterung gemäss Art. 5e Abs. 1 EBV (SR 742.141.1)

4.3 EVU/ISB betreibt Strecken, auf welchen kein Netzzugang gewährt werden muss

Die Antragstellerin beantragt die Anwendung der Erleichterung gemäss Art. 5e Abs. 2 EBV (SR 742.141.1)

**5.1 Angaben zum Antragsteller**

5.2 Eingetragener Name (einschliesslich Rechtsform)

5.3 Name des Eisenbahnunternehmens

5.4 Kurzbezeichnung

5.5 Vollständige Postanschrift  
(Strasse, Postleitzahl, Ort)

5.6 Telefonnummer

5.8 Telefaxnr

5.7 E-Mail-Adresse

5.9 Internetseite

5.10 Sonstige Angaben

**6.1 Angaben zum Ansprechpartner**

6.2 Nachname und Vorname

6.3 Vollständige Postanschrift  
(Strasse, Postleitzahl, Ort)

6.4 Telefonnummer

6.6 Telefaxnr

6.5 E-Mail-Adresse

Antragsteller (Name)

Datum

Unterschrift

## 19.2 DECKBLATT ZUM ANTRAGSFORMULAR „Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung“

---

### VORGELEGTE UNTERLAGEN

- 10.1  Antragsformular Teil A und /oder Teil B
- 10.2  Kopie Netzzugangsbewilligung
- 10.3  Kopie des Haftpflichtversicherungsnachweises
- 10.4  Sicherheitsmanagementsystem
- 10.5  allfällig. vorhandenen Zertifikate über Managementsysteme
- 10.6  BAV-Formular eingesetzte Fahrzeuge
- 10.7  BAV- Formular Abgleich Fahrzeug / Strecke
- 10.8  BAV-Formular „Zur Stellungnahme angefragte ISB“
- 10.7  sonstiges (bitte angeben)

---

Wird vom Empfänger ausgefüllt:

Aktenzeichen

Eingangsdatum

## 19.3 Antragsformular Sicherheitsgenehmigung

### ANTRAG AUF ERTEILUNG EINER SICHERHEITSGENEHMIGUNG

---

#### AUFSICHTS-UND SICHERHEITSBEHÖRDE

1.1 Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Sektion Zulassungen und Regelwerke  
Mühlestrasse 6  
CH-3003 Bern

#### 2.1 Antrag auf Erteilung einer SICHERHEITSGENEHMIGUNG

2.2 Neue Genehmigung

2.3 Erneute Genehmigung  2.4 Nummer der vorherigen Genehmigung

#### 3.1 Netz

3.2 Anzahl Netze

3.3 Normalspurnetz  3.4 Schmalspurnetz

3.5 Zahnradstrecke  3.6 Tramnetz

3.7 andere/spezieller Netz  3.8 Beschreibung Ziffer 3.7:

3.9 Netzgrösse (Gesamt) 3.10 weniger als 50 Kilometer

3.11 zwischen 50 und 200 Kilometer

3.12 zwischen 200 und 500 Kilometer

3.13 mehr als 500 Kilometer

4.1 Art des Betriebs (eine oder mehrere), der auf dem Netz geführt wird, und geschätzte Beförderungsleistung durch die EVU

4.2 Zugfahrt

4.3 Rangierfahrt

4.4 Betrieb nach Strassengesetz (Trambetrieb)

4.5 Zugfahrt gem. FDV 300.15 Ziff. 1 (SR 742.173.001) Strecken ohne Block

4.6 Zugfahrt gem. FDV 300.15 Ziff. 2 (SR 742.173.001) Zugverband

#### Personenverkehr

4.7 Personenverkehr Regelzüge  4.8 Weniger als 50 Mio. Personen-kilometer im Jahr

4.9 Personenverkehr Charterzüge  4.10 zwischen 50 und 200 Mio. Personen-kilometer im Jahr

4.11 mehr als 200 Mio. Personen-km im Jahr

4.12 Anzahl befahrene Trassen-km Personenverkehr im Jahr

### Güterverkehr

- |      |   |                          |      |  |                          |
|------|---|--------------------------|------|--|--------------------------|
| 4.13 | unter Ausschluss der Beförderung gefährlicher Güter | <input type="checkbox"/> | 4.14 | weniger als 500 Mio. Tonnenkilometer im Jahr           | <input type="checkbox"/> |
|      |   |                          | 4.15 | mehr als 500 Mio. Tonnenkilometer im Jahr              | <input type="checkbox"/> |
|      |   |                          | 4.16 | Anzahl befahrene Trassenkilometer Güterverkehr im Jahr |                          |

### Spezieller Verkehr

- |      |                      |                          |      |                          |                          |
|------|----------------------|--------------------------|------|--------------------------|--------------------------|
| 4.17 | Historischer Verkehr | <input type="checkbox"/> | 4.18 | anderer Verkehr          | <input type="checkbox"/> |
|      |                      |                          | 4.19 | Beschreibung Ziffer 4.18 |                          |

### **5.1 Unternehmensgrösse**

Die antragstellende Infrastrukturbetreiberin gehört aufgrund der Zahl Beschäftigten zu folgender Kategorie:

- |     |   |                          |     |   |                          |
|-----|---|--------------------------|-----|---|--------------------------|
| 5.1 | Kleinstunternehmen zwischen 0 und 19 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> | 5.2 | mittelgrosses Unternehmen zwischen 100 und 499 Beschäftigte | <input type="checkbox"/> |
| 5.3 | Kleinunternehmen zwischen 20 und 99 Beschäftigte  | <input type="checkbox"/> | 5.4 | Grossunternehmen Grösser 500 Beschäftigte                   | <input type="checkbox"/> |

### **6.1 Erleichterung**

- 6.2 Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung Teil A und/oder Teil B werden zusammen beantragt.

Die Antragstellerin beantragt die Anwendung der Erleichterung gemäss Art. 5e Abs. 1 EBV (SR 742.141.1)

- 6.3 Die antragstellende Infrastrukturbetreiberin betreibt ausschliesslich Strecken auf denen nach Art. 1 Abs. 3 der Eisenbahnetzzugangsverordnung kein Netzzugang gewährt werden muss

Die Antragstellerin beantragt die Anwendung der Erleichterung gemäss Art. 5e Abs. 2 EBV (SR 742.141.1)

### **7.1 Angaben zur Antragstellerin**

- 7.2 Eingetragener Name (einschliesslich Rechtsform)
- 7.3 Name des Eisenbahnunternehmens
- 7.4 Kurzbezeichnung
- 7.5 Vollständige Postanschrift (Strasse, Postleitzahl, Ort)
- 7.6 Telefonnummer
- 7.7 Telefaxnr.
- 7.8 E-Mail-Adresse
- 7.9 Internetseite
- 7.10 Sonstige Angaben

### **8.1 Angaben zum Ansprechpartner**

- 8.2 Nachname und Vorname
- 8.3 Vollständige Postanschrift (Strasse, Postleitzahl, Ort)
- 8.4 Telefonnummer
- 8.5 Telefaxnr.
- 8.6 E-Mail-Adresse
- 8.7 Besitzt die Antragstellerin die Infrastrukturkonzession für die beantragten Netze? ja:  nein:   
Wenn nein: Ziffer 9.1 bis 9.10 ausfüllen

**9.1 Angaben zum Infrastrukturkonzession wenn die Antragstellerin nicht gleichzeitig Konzessionärin ist**

- 9.2 Eingetragener Name (einschliesslich Rechtsform)
- 9.3 Name des Konzessionärs
- 9.4 Kurzbezeichnung
- 9.5 Vollständige Postanschrift  
(Strasse, Postleitzahl, Ort)
- 9.6 Telefonnummer
- 9.7 Telefaxnr.
- 9.8 E-Mail-Adresse
- 9.9 Internetseite
- 9.10 Sonstige Angaben

Antragsteller (Name)

Datum

Unterschrift

## 19.4 DECKBLATT ZUM ANTRAGSFORMULAR „Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung“

---

### VORGELEGTE UNTERLAGEN

- 10.1  Sicherheitsmanagementsystem
  - 10.2  Netzübersicht mit:
    - 10.2.1  Liste der Strecken und ihre Spezifikationen (geographische Ausprägung)
    - 10.2.2  Liste der angrenzenden Bahnhöfe inkl. Grenze zu anderen Infrastrukturen
    - 10.2.3  Anzahl und Auflistung der Nebenanlage (Werkstätte, Depot, usw.)
  - 10.3  Angabe der Publikationsstelle der streckenbezogene Netznutzungsbedingungen
  - 10.4  Stand der Netzdaten im Infrastrukturregister
  - 10.5  Angabe der Publikationsstelle der für die EVU zu berücksichtigenden Vorschriften der ISB
  - 10.6  allfällig. Vorhandenen Zertifikate über Managementsysteme
  - 10.7  sonstiges (bitte angeben)
- 

Wird vom Empfänger ausgefüllt:

Aktenzeichen

Eingangsdatum

## **20 Anhang**

### **Erläuterungen zu den Anforderungen und Kriterien / Zielsetzung nach Anforderungen**

Die vom BAV erläuterten Zielsetzungen sollen durch den Gesuchsteller in Beschreibungen mit einem Fazit (Summary) zusammengefasst werden. Es sind nicht die Resultate der Prozesse darzustellen, sondern die Methoden und Systematiken mit denen das Unternehmen bzw. die Sicherheit gesteuert wird.

Es kann zweckmässig sein, einzelne Kriterien der Anforderungen mittels Ausführungsdokumenten nachzuweisen.

Erachtet ein Gesuchsteller einzelne Anforderungen oder Kriterien als für ihn nicht relevant, hat er dies im Fazit auszuweisen und zu begründen.

Die Unterlagen sind komplett und auf die Anforderungen, Kriterien und Ziele dieser Erläuterung bezogen einzureichen. Nachforderungen von Unterlagen oder unstrukturiert vorgelegte SMS erhöhen den Aufwand für das Genehmigungsverfahren und verursachen höhere Gebühren.

Nachstehend sind die Anforderungen für

- die SiGe (Ziffer 20.1),
- die SiBe
  - Teil A (Ziffer 20.2) und
  - Teil B (Ziffer 20.3)

aufgeführt.

## 20.1 Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsgenehmigung (Infrastrukturbetreiber)

<b>A</b>	<b>Anforderung: Massnahmen zur Kontrolle aller mit der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens verbundenen Risiken</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
A 1	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung von Risiken im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, auch von Risiken, die sich direkt aus den Arbeitstätigkeiten, der Art des Arbeitsplatzes, der Arbeitsbelastung und den Tätigkeiten anderer Organisationen bzw. Personen ergeben.	
A 2	Es bestehen Verfahren zur Entwicklung und Einführung von Risikokontrollmaßnahmen.	
A 3	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit von Risikokontrollverfahren und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
A 4	Es bestehen Verfahren, die der Notwendigkeit Rechnung tragen, gegebenenfalls mit anderen Stellen (z. B. Eisenbahnunternehmen, Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, mit der Instandhaltung betraute Stellen, Fahrzeughalter, Dienstleistungsanbieter und Beschaffungsstellen) in Fragen zusammenzuarbeiten, bei denen es Überschneidungen gibt und davon auszugehen ist, dass sie sich auf die Einführung von geeigneten Risikokontrollmaßnahmen im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG auswirken werden.	
A 5	Es bestehen Verfahren zur Abstimmung der Dokumentation und Kommunikation mit den einschlägigen Stellen, einschließlich der Feststellung der Aufgaben und Zuständigkeiten jeder beteiligten Organisation sowie der Spezifikationen für den Informationsaustausch.	
A 6	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Der Gesuchsteller zeigt auf, dass und wie er in der Lage ist Risiken zu erkennen, zu erfassen und zu kontrollieren. Dabei sind sowohl die Risiken, die durch das Unternehmen selbst verantwortet werden, wie auch Risiken, die von anderen verursacht werden zu behandeln. Die Anforderung verlangt nicht eine Liste aller Risiken die für den Gesuchsteller relevant sind, sondern der Gesuchsteller zeigt auf, wie sein Managementsystem und die Prozesse ausgestaltet sind, um die auftretenden Risiken kontrollieren zu können.</p> <p>Verlangt ist eine praktische Interpretation der generellen Anforderungen an die Risikokontrolle. Dies verlangt von einem ISB, die mit dem eigenen Betrieb verbundenen Risiken laufend zu identifizieren und den Rahmen und die Verfahren zu definieren mit denen die identifizierten Risiken kontrolliert werden können.</p> <p>Es geht in dieser Anforderung nicht um den Umgang von Risiken in Zusammenhang mit Veränderungen (diese werden in der Anforderung N behandelt).</p>		

Im Systemdesign ist zu berücksichtigen, dass die Prozesse zur (Sicherheits-) Risikokontrolle möglichst einmalig und zentral zu positionieren sind. Es sollen sich nicht verschiedene, sich konkurrierende Risikokontrolltätigkeiten etablieren.

Erwartet wird nebst der Ausgestaltung der Prozesse eine Beschreibung der angewandten Methodik.

Es sind Aussagen zu machen, zur Wahl der Skalierung der Eintretenswahrscheinlichkeiten, der Skalierung des Schadenausmasses (Personenrisiken, monetäre Risiken). Es wird eine Aussage erwartet, wie die Risikotoleranzgrenze/die Akzeptanzkriterien bestimmt werden.

Es soll aufgezeigt werden, in welchem Zusammenhang die Skalierungen zur Unternehmensgrösse stehen.

### **Mögliche Belege und Nachweisdokumente**

Eine Zusammenfassung des Rahmens, der Konzepte, Abläufe und Anweisungen:

- über die Identifikation der Risiken, die mit dem eigenen Betrieb verbunden sind.
- über die Identifikation der Risiken, die - wo angemessen und vernünftig - mit den Tätigkeiten und dem Verhalten von anderen Personen verbunden sind (Dritte).
- sowie eine Beschreibung der Abläufe, wie die relevanten Risiken kontrolliert werden und wie die Tragbarkeit der Risiken festgelegt und bewertet wird.
- über die Überwachungsaktivitäten, welche die Wirksamkeit der Risikokontrollmechanismen sicherstellen. Dies umfasst auch die Abläufe um Risiken aus Fehlern, nicht konformen Produkten und Ausfällen identifizieren und kontrollieren zu können.

In der Überwachung des SMS während der Betriebsphase sind zudem folgende Nachweise vorzulegen:

- Gefahrenliste
- Identifizierte Risiken
- Risikoanalyse
- Nachvollziehbare Darstellung der Überlegungen, wie die Risikotoleranzgrenze festgelegt wurde.
- Eine Kategorisierung der Ereignisse nach Themen, Auswirkungen oder Ursachen ist wo sinnvoll vorzunehmen.
- Eine Integration und der Bezug zur Risikobeurteilung nach Störfallverordnung sind aufzuzeigen.

<b>B</b>	<b>Anforderung: Risikokontrolle im Zusammenhang mit Instandhaltung und Materialbeschaffung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
B1	Es bestehen Verfahren, anhand deren sich aus den Sicherheitsdaten Instandhaltungsanforderungen, -normen und -verfahren ableiten lassen.	
B2	Es bestehen Verfahren für die Anpassung der Instandhaltungsintervalle an Art und Umfang der Dienstleistung.	
B3	Es bestehen Verfahren für die klare Zuweisung der Zuständigkeiten für die Instandhaltung, für die Festlegung der notwendigen Anforderungen an die Instandhaltungstätigkeit und für die Zuweisung angemessener Verantwortungsebenen.	
B4	Es bestehen Verfahren zur Erhebung von Daten über Funktionsstörungen und Mängel, die im täglichen Betrieb aufgetreten sind, und zu deren Weiterleitung an die Verantwortlichen für die Instandhaltung.	
B5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Risiken, die sich aus Mängeln, Konstruktionsfehlern oder Funktionsstörungen während der Nutzungsdauer ergeben, ermittelt, dokumentiert und an die Beteiligten weitergeleitet werden.	
B6	Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle der Instandhaltungsleistung und ihrer Ergebnisse, damit sichergestellt ist, dass die Unternehmensstandards eingehalten werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Diese Anforderung bezieht sich auf die Aspekte der Instandhaltung von Anlagen, Infrastruktur, Bauten und Fahrzeugen. Der Gesuchsteller zeigt auf, dass und wie er in der Lage ist diese Infrastruktur dauernd in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Dazu zeigt er auf, mit welchen Abläufen sichergestellt wird, dass die Anforderungen aus TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften, Normen, Vorgaben der Hersteller und Lieferanten bei den betriebsinternen Vorgaben und der bei der Umsetzung der Instandhaltung eingehalten werden.</p> <p>Hinweis für Infrastrukturbetreiber, die mit ihrem SMS zur Sicherheitsgenehmigung gleichzeitig eine Sicherheitsbescheinigung für Fahrten auf dem eigenen Netz beantragen:                  Die Tätigkeiten, welche durch eine zertifizierte ECM nach EU 445/2011 ausgeführt werden, sind in diesem Verfahren nicht materiell ein zweites Mal zu beschreiben. Dagegen ist aufzuzeigen, welche Teile und welche Aspekte durch diese ECM Zertifikate abgedeckt sind und wie die Schnittstellen zu diesen ECM beherrscht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die ECM stellen sicher, dass die Fahrzeuge angemessen unterhalten werden und in einem betriebssicheren Zustand in den Betrieb zurückgelangen.</li> </ul>		

<ul style="list-style-type: none"><li>• Das SMS zeigt auf, wie und welche Informationen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem ECM ausgetauscht werden und wie Informationen zum Risikomanagement definiert und ausgetauscht werden.</li></ul> <p>Für Rollmaterialparks oder Teile davon, welche durch nicht zertifizierte ECM unterhalten werden, ist unter diesem Punkt der gesamte Nachweis zu erbringen. Die Eisenbahnunternehmen haben zusätzlich Massnahmen zu ergreifen, um ausserhalb der geplanten Instandhaltung, die Betriebssicherheit der Fahrzeuge laufend zu kontrollieren und Schäden zu beheben, bzw. den „first level Unterhalt“ zu leisten oder Fahrzeuge ausserplanmässig der Instandhaltung zuzuleiten.</p>	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<p>Eine Referenzierung allenfalls Zusammenfassung der Konzepte, Abläufe und Anweisungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Instandhaltungspläne für jede Kategorie/Art von Anlagen, Bauten und Fahrzeugen. Dies beinhaltet auch die formalen Abläufe um sicherzustellen dass die Anforderungen und die sicherheitsrelevanten Daten bei der Festlegung von Unterhaltskonzepten, Unterhaltsstandards, Unterhaltsplänen und Arbeitsanweisungen berücksichtigt werden (B1). Die formalen Anforderungen wie Unterhaltsintervalle und –vorgaben geändert werden sind aufzuzeigen (B2)</li><li>• Über die Verantwortlichkeiten in der Organisation für die Instandhaltung inklusive der Definition der Anforderungen an die Arbeitsstellen im Unterhaltsbereich (B3)</li><li>• Über die Verfahren wie Informationen über Störungen, Fehler und Unfälle aus dem operativen Betrieb gesammelt und den verantwortlichen für die Instandhaltung zugeführt werden (B4, B5)</li><li>• Verfahren und Methoden die zum Erkennen von neuen Risiken und zur Umsetzung von Risikokontrollmassnahmen führen (B6)</li><li>• Verfahren über die Umsetzung und Überwachung von TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften und anderer Normen/Standards. Wo zutreffend ist aufzuzeigen wie die Umsetzung über die gesamte Nutzungsdauer sichergestellt wird. Wo zutreffend ist auch aufzuzeigen wie mit Abweichungen umgegangen wird und wie mit Abweichungen zu Standards umgegangen wird. (B5, B6)</li></ul>	

<b>C</b>	<b>Anforderung: Risikokontrolle im Zusammenhang mit Auftragnehmern und der Kontrolle von Zulieferern</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
C 1	Es bestehen Verfahren zur Überprüfung der fachlichen Eignung von Auftragnehmern (auch von Unterauftragnehmern) und Zulieferern.	
C2	Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle des Sicherheitsniveaus und der Ergebnisse sämtlicher von einem Auftragnehmer oder Zulieferer erbrachten Dienstleistungen und gelieferten Produkte, damit sichergestellt ist, dass sie den vertraglichen Anforderungen genügen.	
C3	Die Zuständigkeiten und Aufgaben im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit sind klar festgelegt, bekannt und zwischen den Vertragspartnern und allen sonstigen Beteiligten aufgeteilt.	
C4	Es bestehen Verfahren, die die Rückverfolgbarkeit sicherheitsrelevanter Dokumente und Verträge gewährleisten.	
C5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Sicherheitsaufgaben, auch der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen, von den Auftragnehmern bzw. Zulieferern entsprechend den einschlägigen, vertraglich festgelegten Anforderungen ausgeführt werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller zeigt auf, dass er die Dienstleistungen von Vertragspartnern durch Überwachung und Steuerung in seine Abläufe integriert hat und er die Verantwortung für deren Tätigkeiten übernimmt. Es soll aufgezeigt werden, wie die Auswahl, die Schnittstellen und die Rückverfolgbarkeit geregelt sind.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dienstleistungsverträge</li> <li>• Nachweis der Schnittstellenregelung mit Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Nachweise Dokumentenlenkung und der Dokumentenarchivierung mit Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Planung und Berichte von Audits bei Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Qualifizierungssystem für Vertragspartner</li> <li>• Vereinbarungen mit Lieferanten von Ressourcen, Produkten und Dienstleistungen (auch Unterhaltsleistungen)</li> <li>• Darstellung der Tätigkeiten zur Ermittlung möglicher Risiken aus der Zusammenarbeit mit Lieferanten</li> <li>• Regelung der Verantwortlichkeiten</li> <li>• Prüfsystem der Übereinstimmung der Sicherheitsleistung mit den Vertragsbestimmungen</li> <li>• Methode der Auswahl von Auftragnehmern und Dienstleistern, sowie die Prüfung deren Befähigung</li> </ul>		

<b>D</b>	<b>Anforderung: Risiken aus den Tätigkeiten sonstiger Beteiligter ausserhalb des Bahnsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
D1	Es bestehen Verfahren, um dort, wo es angemessen und geboten erscheint, potenzielle Risiken durch Beteiligte außerhalb des Eisenbahnsystems zu ermitteln.	
D2	Es bestehen Verfahren zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen, um die unter D1 ermittelten Risiken zu begrenzen, sofern dies im Verantwortungsbereich des Antragstellers liegt.	
D3	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit der unter D2 genannten Maßnahmen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Durch die Bearbeitung dieses Kriterium soll aufgezeigt werden, wie erkannt wird, dass Beteiligte ausserhalb des Bahnsystems durch ihr Verhalten für die Unternehmung ein Risiko darstellen können und wie darauf reagiert wird. Dazu sind verschiedenste Aspekte, wie zum Beispiel das soziale Umfeld, klimatische Änderungen und vieles mehr zu beleuchten.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse-System der äusseren Einflüssen</li> <li>Risikomanagement betreffend der äusseren Einflüsse</li> </ul>		

<b>E</b>	<b>Anforderung: Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
E1	Es gibt eine Tätigkeitsbeschreibung, aus der Art, Umfang und Risiko des Betriebs klar hervorgehen.	
E2	Es gibt eine Beschreibung des Aufbaus des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich einer Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung.	
E3	Es gibt eine Beschreibung der Verfahren des gemäß Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG geforderten Sicherheitsmanagementsystems, die Art und Umfang des Betriebs Rechnung tragen.	

E4	Es gibt eine Aufstellung und Kurzbeschreibung der sicherheitskritischen Verfahren und Aufgaben für die jeweilige Art von Tätigkeit bzw. Dienstleistung.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll aufzeigen, wie er Gefährdungen für die Unternehmung und seine Mitarbeitenden ermittelt, wie er die sich daraus ergebenden Risiken beurteilt und wie er daraus seine Lehren zieht, sprich die entsprechenden, risikomindernden Massnahmen trifft. Ziel des SMS ist die systematische Planung, Durchführung und Kontrolle sowie die bedarfsorientierte Anpassung relevanter Betriebsbereiche. Dabei werden sowohl strategische Maßnahmen (z.B. Festlegung von Verantwortlichkeiten) als auch operative Maßnahmen (z.B. Schulung von Mitarbeitern) im Sinne einer sicheren Betriebsführung eingebunden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erläuterung des Geschäftszweck und des Handlungsfeldes der Unternehmung</li> <li>• Zielsetzung und Wirkungsweise des Sicherheitsmanagementsystems</li> <li>• Prozesslandkarten</li> <li>• Auflistung und Nachweis der Aktualisierung aller relevanten Tätigkeiten und Verfahren</li> </ul>		

<b>F</b>	<b>Anforderung: Zuständigkeitsverteilung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
F1	Es gibt eine Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass Tätigkeiten im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems in der gesamten Organisation auf der Grundlage nachgewiesener Kenntnisse und unter der Hauptverantwortung der Geschäftsleitung koordiniert werden.	
F2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Personal mit nachgeordneten Zuständigkeiten innerhalb der Organisation über die Autorität, fachliche Befähigung und die notwendigen Ressourcen verfügt, um seinen Aufgaben gerecht zu werden.	
F3	Sicherheitsrelevante Verantwortungsbereiche und die Verteilung von Zuständigkeiten entsprechend den damit verbundenen Funktionen und ihren Überschneidungen sind klar festgelegt.	
F4	Es besteht ein Verfahren, das sicherstellt, dass sicherheitsrelevante Aufgaben klar festgelegt sind und an Personal delegiert werden, welches über die erforderliche fachliche Befähigung verfügt.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll aufzeigen, wie er sicherstellt, dass die Kompetenzen und Ressourcen mit den Verantwortungen und Aufgaben der Mitarbeiter auf allen Hierarchiestufen übereinstimmen. Es soll eindeutig nachvollziehbar sein, wo die Unternehmung Zuständigkeiten delegiert hat. Es kann sich hierbei um geografische sowie tätigkeitsbezogene Abgrenzungen handeln.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachvollziehbare Eingrenzung des Zuständigkeitsbereichs der Unternehmung.</li> <li>• Vereinbarungen zur Aufgabenregelung an den Schnittstellen zu anderen Infrastrukturen und Organisationen (auch die Verhältnisse zu Verbänden oder Konzernstrukturen ausserhalb des Geltungsbereich des SMS)</li> <li>• Strategie- und Zieldefinitionsprozesse</li> <li>• Stellenbeschriebe</li> <li>• Organigramme, Arbeitsplatzbeschreibungen,</li> <li>• Methoden zur Erfassung von Übereinstimmung von Aufgaben, Verantwortungen, Kompetenzen und Ressourcen</li> <li>• Darstellung der Aufbauorganisation</li> <li>• Aufgaben- und Kompetenzregelung</li> <li>• Erläuterung des Status, Regelung des Unterhalts und Vereinbarungen zum Betrieb von Anschlussgleisen und Gleisanlagen, welche den Eisenbahnunternehmen nur zum Unterhalt der Fahrzeuge dienen</li> </ul>	

<b>G</b>	<b>Anforderung: Kontrolle auf den verschiedenen Ebenen durch die Geschäftsleitung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
G1	Es gibt eine Beschreibung der Art und Weise, wie die Zuständigkeiten für jedes sicherheitsrelevante Verfahren in der gesamten Organisation zugewiesen werden.	
G2	Es gibt ein Verfahren für die regelmäßige Überwachung der Aufgabenerfüllung durch die Vorgesetzten, die eingreifen müssen, wenn die Aufgaben nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden.	
G3	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und zum Umgang mit den Auswirkungen anderer Managementaktivitäten auf das Sicherheitsmanagementsystem.	

G4	Es bestehen Verfahren, um Personal, das mit Aufgaben des Sicherheitsmanagements betraut ist, zur Verantwortung zu ziehen.	
G5	Es bestehen Verfahren für die Zuteilung von Ressourcen für die Wahrnehmung von Aufgaben im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Es ist die Systematik aufzuzeigen, mit welcher die Unternehmensprozesse und vor allem die Prozesse des SMS gezielt gesteuert werden. Es ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass das SMS auf allen Ebenen angewendet wird. Es soll nachvollziehbar sein, wie die Geschäftsleitung die Kontrolle der sicherheitsrelevanten Vorgänge in den verschiedenen Bereichen sicherstellt.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung der Personalführung auf allen Hierarchiestufen</li> <li>• Zusammenfassungen und Auswertungen aus Sicherheits-, Unfall- und Ereignisberichten auf Managementstufe</li> <li>• Nachweise der Übernahme der Sicherheitsverantwortung und der aktiven Steuerung der Sicherheit durch die Geschäftsleitung</li> <li>• Prozess der Kennzahlenerhebung</li> </ul>		

<b>H</b>	<b>Anforderung: Einbeziehung von Personal und Personalvertretern auf allen Ebenen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
H1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Personal und seine Vertreter angemessen repräsentiert sind und konsultiert werden, wenn Sicherheitsaspekte betrieblicher Verfahren, die das Personal betreffen könnten, festgelegt, vorgeschlagen, überprüft und weiterentwickelt werden.	
H2	Die Einbeziehung des Personals und die Konsultationsverfahren sind dokumentiert.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Es ist aufzuzeigen, wie die Personalmitwirkung in Sicherheitsaspekten im Unternehmen verankert ist und wie diese nachvollziehbar zurückverfolgt werden kann. Es muss ersichtlich sein, wie die Förderung des SMS-Bewusstseins und die Ausbildung des Personals zum Thema SMS aufgebaut sind.		

	<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweis der Personalmitsprache im Organisationsreglement</li> <li>• Darstellung der Zusammenarbeit mit Sozialpartnern in sicherheitsrelevanten Aspekten</li> <li>• Methoden zur Erfassung unsicherer Abläufe und Tätigkeiten</li> <li>• Nachweis der Möglichkeit des Personals, Verbesserungsvorschläge zum SMS einzubringen.</li> <li>• Dokumentation der Personaleingaben zum SMS</li> <li>• SMS-Schulungsunterlagen</li> </ul>	

<b>I</b>	<b>Anforderung: Gewährleistung fortlaufender Verbesserungen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
	<b>Kriterien</b>	VO 1169/2010 Anhang II
	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Sicherheitsmanagementsystem, wo dies vernünftig und praktikabel ist, fortlaufend verbessert wird. Hierunter fallen:	
I a)	Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems im erforderlichen Umfang;	
I b)	Verfahren zur Beschreibung der Vorkehrungen für die Überwachung und Auswertung einschlägiger Sicherheitsdaten;	
I c)	Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie festgestellte Mängel behoben werden;	
I d)	Verfahren zur Beschreibung der Umsetzung neuer Regeln für das Sicherheitsmanagement, die sich auf Entwicklungen und Erfahrungen stützen;	
I e)	Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie Ergebnisse interner Audits in Verbesserungen des Sicherheitsmanagementsystems einfließen.	
	<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
	Der Gesuchsteller soll darlegen, wie er sicherstellt, dass alle Mitarbeiter an der laufenden Verbesserung des SMS mitwirken können. Mittels geeigneten Prozessen muss nachgewiesen werden, wie das SMS bei Veränderungen angepasst wird und auf Grund welcher Indikatoren oder Kennzahlen ein Handlungsbedarf festgestellt wird. Es ist aufzuzeigen, wie Erkenntnisse aus Audits und Kontrollen in die Weiterentwicklung des Unternehmens bzw. des SMS einfließen.	

<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• KVP-Prozess</li> <li>• Beschreibung Auditororganisation</li> <li>• Reviewprozess des SMS</li> <li>• SMS-Kennzahlen</li> <li>• Änderungsverzeichnis des SMS</li> </ul>		
<b>J</b>	<b>Anforderung: Vom Unternehmensleiter genehmigte und dem gesamten Personal mitgeteilte Sicherheitsordnung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
	Das Unternehmen verfügt über ein Dokument, in dem seine Sicherheitsordnung dargelegt ist und das:	
J a)	dem gesamten Personal, z. B. über das Intranet des Unternehmens, mitgeteilt und zur Verfügung gestellt wird;	
J b)	der Art und dem Umfang der Dienstleistung angemessen ist;	
J c)	von der Unternehmensleitung genehmigt ist.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Die Unternehmensleitung hat sich in einer schriftlichen Erklärung zu verpflichten, die Sicherheit zu gewährleisten und ständig zu verbessern.</p> <p>Im interoperablen Bereich ist der Bezug zur europäischen Sicherheitsrichtlinie und den gemeinsamen Sicherheitsmethoden aufzuzeigen. Es ist die Art und Weise der Kommunikation der Sicherheitsziele an alle Mitarbeiter des Unternehmens darzulegen.</p>		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsleitbild inkl. Verteilsystem</li> <li>• Visualisierung der Sicherheitsziele</li> <li>• Erklärung der Verbindlichkeit der europäischen Sicherheitsrichtlinie und den gemeinsamen Sicherheitsmethoden</li> <li>• Prozesse zur Festlegung von Messgrößen und Sicherheitszielen</li> <li>• Programme und Massnahmen zur Erreichung der Sicherheitsziele</li> </ul>		

<b>K</b>	<b>Anforderung: Qualitative und quantitative Ziele der Organisation zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
K1	Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit dem Rechtsrahmen, und diese Ziele sind in einem Dokument aufgeführt.	
K2	Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit Art und Umfang des Eisenbahnbetriebs und den damit verbundenen Risiken.	
K3	Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Bewertung des gesamten Sicherheitsniveaus mit Blick auf die auf Unternehmensebene der Organisation und auf Ebene des Mitgliedstaats festgelegten Sicherheitsziele.	
K4	Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Überwachung und Überprüfung der betrieblichen Vorkehrungen, indem	
a)	einschlägige Sicherheitsdaten erhoben werden, um Entwicklungen im Sicherheitsniveau ableiten und die Einhaltung der Ziele bewerten zu können;	
b)	einschlägige Daten ausgewertet und die notwendigen Änderungen vorgenommen werden.	
K5	Das Eisenbahnunternehmen verfügt über Verfahren für die Ausarbeitung von Plänen und Verfahren zur Erreichung dieser Ziele.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Antragstellers hat aufzuzeigen, wie er sicherstellt, dass die gemeinsamen Sicherheitsmethoden nach den Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2012 angewendet und einschlägige Ziele festgelegt und erreicht werden. Es muss nachvollziehbar ersichtlich sein, wie das Sicherheitsniveau mittels Daten bewertet und verbessert wird.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Festlegung von Zielen</li> <li>• Die Art und Weise der Erfassung der relevanten Risiken</li> <li>• Analyse der Erreichung der Sicherheitsziele</li> <li>• Eine Beschreibung des Verfahrens zur frühzeitigen Erkennung der Einhaltung von Zielvorgaben</li> <li>• Eine Darstellung der Interventionsmöglichkeiten bei gefährdeter Zielerreichung</li> </ul>		

<b>L</b>	<b>Anforderung: Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art und anderer Vorgaben</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
L1	Im Zusammenhang mit den sicherheitsrelevanten Anforderungen bestehen je nach Art und Umfang des Betriebs Verfahren,	
a)	um diese Anforderungen zu ermitteln und einschlägige Verfahren zu aktualisieren, um Änderungen Rechnungen zu tragen (Änderungskontrollverfahren);	
b)	um sie zu erfüllen;	
c)	um ihre Erfüllung zu überwachen;	
d)	um Maßnahmen zu ergreifen, falls Abweichungen festgestellt werden.	
L2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für den beabsichtigten Zweck das richtige Personal sowie die richtigen Verfahren, Dokumente, Ausrüstungen und Fahrzeuge eingesetzt werden.	
L3	Das Sicherheitsmanagementsystem beinhaltet Verfahren, die sicherstellen, dass die Instandhaltung entsprechend den einschlägigen Anforderungen durchgeführt wird.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, wie die TSI-Vorgaben (im interoperablen Bereich), die nationalen und notifizierten nationalen Normen implementiert, angewendet und überwacht werden. Zudem ist aufzuzeigen, wie weitere einschlägige Sicherheitsanforderungen zum Gesundheitsschutz des Personals als relevant identifiziert und umgesetzt werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozess für die Implementierung und laufende Überwachung der massgebenden Normen</li> <li>• Prozess für die Beauftragung von Aufgaben an Personen mit der erforderlichen Kompetenz</li> <li>• Vorgehen zur Dokumentation der Prüfungen und Inspektionen</li> <li>• Verweis auf zertifizierte Wartungen, auf übernommene Industriestandards und auf Unternehmensstandards.</li> </ul>		

<b>M</b>	<b>Anforderung: Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Massnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neuer Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
M1	Es bestehen Managementverfahren für die Durchführung von Änderungen der Ausrüstung, Verfahren, Organisation, Personalausstattung oder der Schnittstellen.	
M2	Es bestehen Verfahren für die Risikobewertung in Bezug auf die Änderungskontrolle und die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Risikoevaluierung und -bewertung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 ( 3 ) der Kommission, falls erforderlich.	
M3	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Ergebnisse der Risikobewertung in andere Verfahren der Organisation einfließen und für das betroffene Personal erkennbar sind.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, mit welchen MassnahmenVeränderungen bewertet werden.                  Dies ist sowohl für Änderungen die der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG unterliegen, wie auch für Änderungen ausserhalb der erwähnten Verordnung aufzuzeigen.                  Dies kann unter anderem die Tätigkeit, die Infrastruktur, die Organisation oder die Personalsituation betreffen. Es soll dargelegt werden, wie die Unternehmung in der Lage ist, zu antizipieren und auf angemessene und verlässliche Weise auf neue Risiken zu reagieren.</p>		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschreibung, wann und wie Änderungen identifiziert werden.</li> <li>• Beschreibung, wie identifizierte Änderungen bewertet werden (insb. signifikante Änderungen).</li> <li>• Risikolandkarte und Prozess für das Führen und Aktualisieren von Gefahrenliste.</li> <li>• Darstellung des Einflusses von veränderten Rahmenbedingungen auf das SMS</li> </ul>		

<b>N</b>	<b>Anforderung: Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
N1	Es besteht ein System für das Kompetenzmanagement, das mindestens Folgendes beinhaltet:	
a)	Ermittlung der für sicherheitsrelevante Aufgaben notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten;	
b)	Auswahlkriterien (Anforderungen an Mindestausbildungsniveau, mentale und physische Eignung);	
c)	Erstausbildung und Bescheinigung der erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten;	
d)	fortlaufende Schulung und regelmäßige Aktualisierung vorhandener Kenntnisse und Fähigkeiten;	
e)	gegebenenfalls regelmäßige Überprüfung der fachlichen Befähigung;	
f)	gegebenenfalls besondere Maßnahmen bei Unfällen bzw. Störungen oder längerer Abwesenheit vom Arbeitsplatz;	
g)	spezielle, auf das Sicherheitsmanagementsystem ausgerichtete Schulungsmaßnahmen für Personal, das unmittelbar dafür zu sorgen hat, dass das Sicherheitsmanagementsystem funktioniert.	
N2	Es bestehen Verfahren innerhalb des Systems für das Kompetenzmanagement, die dafür sorgen, dass	
a)	sicherheitsrelevante Tätigkeiten ermittelt werden;	
b)	Tätigkeiten ermittelt werden, die Verantwortung für betriebliche Entscheidungen innerhalb des Sicherheitsmanagementsystems nach sich ziehen;	
c)	Personal über die für seine Aufgaben notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Eignungen (medizinisch und psychologisch) verfügt und diese regelmäßig aufgefrischt bzw. aktualisiert werden;	
d)	Personal über eine aufgabengerechte fachliche Befähigung verfügt;	
e)	die Ausführung von Aufgaben und etwaiger Korrekturen überwacht werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat darzulegen, wie sichergestellt wird, dass bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter die zutreffenden Mindestanforderungen der kognitiven Fähigkeiten, sowie die medizinische, physische und psychologische Eignung berücksichtigt werden. Es sind die erforderlichen Kompetenzstandards, deren Schulung, Überwachung und Erhaltung für alle Funktionen aufzuzeigen. Mit der		

Erfüllung dieser Kriterien wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter ihre Aufgaben sicher erfüllen können. Die Unternehmung soll auch darstellen, wie sie auf Managementstufe die erforderliche Fachkompetenz sicherstellt. Es ist aufzuzeigen, wie die Leitung sicherstellt, dass alle Ressourcen für eine effektive, adäquate Schulung und/oder Prüfung vorhanden sind.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompetenzmanagementsystem</li> <li>• Referenzierung der Aufgaben zu den Vorgaben der STEBV/VTE/SIPV und zu den Rollen der FDV.</li> <li>• Darstellung der regelmässigen Bewertungen der Fachkompetenz und der daraus resultierenden Massnahmen</li> <li>• Zusammenstellung der erforderlichen Qualifikationen, medizinische, physische und psychologische Anforderungen des Personals</li> </ul>	

<b>O</b>	<b>Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
O1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	das Personal das Sicherheitsmanagementsystem kennt und versteht und Informationen leicht zugänglich sind und	
b)	das zuständige Sicherheitspersonal die entsprechenden Unterlagen über das Sicherheitsmanagementsystem erhält.	
O2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	wesentliche betriebliche Informationen relevant und gültig sind;	
b)	das Personal diese Informationen kennt, bevor es sie anwendet;	
c)	die Informationen dem Personal zugänglich sind und gegebenenfalls Exemplare förmlich ausgehändigt werden.	
O3	Es bestehen Vorkehrungen für die Weitergabe von Informationen zwischen Eisenbahnunternehmen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Durch die Bearbeitung dieser Kriterien ist aufzuzeigen, wie sicherheitsrelevante Informationen intern verwaltet und kommuniziert werden. Es ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass betriebliche Informationen adressatengerecht und rechtzeitig zum Anwender gelangen. Zusätzlich sollen Systemprozesse garantieren, dass sämtliche involvierten Stellen der die Infrastruktur benützenden EVU und der anschliessenden anderen Infrastrukturbetreiber die zutreffenden Informationen zeitgerecht erhalten.		

<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medium zur zeitgerechten, internen und externen Verteilung von sicherheitsrelevanten Informationen</li> <li>• Belege und Dokumentation einer unternehmensübergreifenden Kommunikation von sicherheitsrelevanten Informationen</li> <li>• Vorgaben zur Lenkung der Informationen und Dokumente für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Nachbarinfrastrukturen (z.B. Netznutzungsbedingungen bzw. Betriebsvorschriften, betriebliche Einschränkungen)</li> <li>• Vorgaben für die Bewirtschaftung des Infrastrukturregisters.</li> </ul>	

<b>P</b>	<b>Anforderung: Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Konfigurationsüberwachung wichtiger Sicherheitsinformationen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
P1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass alle einschlägigen Sicherheitsinformationen korrekt, vollständig, schlüssig, leicht verständlich, aktuell und ordnungsgemäß dokumentiert sind.	
P2	Es bestehen Verfahren	
a)	für die Formatierung, Generierung, Verteilung und Kontrolle der Änderungen sämtlicher einschlägiger Sicherheitsunterlagen;	
b)	für den Empfang, die Sammlung und Archivierung sämtlicher einschlägiger Unterlagen bzw. Informationen auf Papier oder durch andere Registrierungssysteme.	
P3	Es besteht ein Verfahren zur Konfigurationsüberwachung wichtiger Sicherheitsinformationen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, wie mit einem Prozess sichergestellt wird, dass die Sicherheitsinformationen zeitgerecht und adressatengerecht erstellt und qualitativ geprüft werden. Es ist darzustellen, nach welchen Verfahren und Prinzipien sicherheitsrelevante Informationen als solche ersichtlich dargestellt werden. Es soll die nachhaltige Wirkung der Sicherheitsinformationen sichergestellt und überwacht werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgaben und Vorlagen für die Erstellung von Sicherheitsinformationen</li> <li>• Prozess für Erstellung, Verteilung und Archivierung von Sicherheitsdokumenten</li> </ul>		

- System eines internen Empfangsnachweises der Sicherheitsdokumente

<b>Q</b>	<b>Anforderung: Verfahren, die sicherstellen dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmassnahmen ergriffen werden.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
Q1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse	
a)	gemeldet, protokolliert, untersucht und ausgewertet werden;	
b)	entsprechend der jeweiligen Rechtslage nationalen Stellen gemeldet werden.	
Q2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	Empfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde, der nationalen Untersuchungsstelle, der Branche bzw. Empfehlungen aus internen Untersuchungen evaluiert und gegebenenfalls umgesetzt oder in Auftrag gegeben werden.	
b)	einschlägige Berichte bzw. Informationen anderer Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber, mit der Instandhaltung betraute Stellen und Fahrzeughalter zur Kenntnis genommen und berücksichtigt werden.	
Q3	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass einschlägige Informationen im Zusammenhang mit der Untersuchung und den Ursachen von Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen zu Schulungszwecken genutzt werden und gegebenenfalls Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat darzulegen, wie aus Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und anderen gefährlichen Ereignissen die Lehren gezogen werden, damit sich diese Vorfälle nicht wiederholen. Es ist aufzuzeigen, nach welchen Grundsätzen und in welchen Prozessen Ereignisse, Störungen, Unfälle und Gefährdungen bewertet und an die Untersuchungsstellen und an das BAV gemeldet werden. Es soll ersichtlich sein, wie Ereignisauswertungen von nationalen Behörden, anderen Infrastrukturbetreibern, EVU und des internen Risikomanagements bewertet, bearbeitet, umgesetzt und genutzt werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozess für die Berichterstellung, Protokollierung, Untersuchung, Analyse und Bewertung von Unfällen, Zwischenfällen,</li> </ul>		

Beinaheunfällen und anderen Gefährdungen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interne Anweisungen für das Melden von sich ereigneten Störungen, Unfällen oder Gefährdungen</li> <li>• Abläufe und Vorgaben betreffend die Information von Ereignissen an die nationalen Behörden, an die anderen Infrastrukturbetreiber, an die EVU und andere, interne und externe, interessierte Stellen</li> </ul>	
---	--

<b>R</b>	<b>Anforderung: Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für Notfälle in Absprache mit den zuständigen Behörden.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
R1	In einem Dokument sind alle Arten von Notfällen aufgeführt, einschließlich Betriebsstörungen, und es bestehen Verfahren zur Ermittlung neuer Arten.	
R2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für jede festgestellte Art von Notfall	
a)	die Notfalldienste unverzüglich benachrichtigt werden können;	
b)	den Notfalldiensten alle relevanten Informationen sowohl im Voraus, um Notfallmaßnahmen vorbereiten zu können, als auch zum Zeitpunkt des Notfalls zur Verfügung stehen.	
R3	In dem Dokument sind die Aufgaben und Zuständigkeiten aller Beteiligten festgelegt und erläutert.	
R4	Einsatz-, Alarm und Informationspläne sind vorhanden und umfassen:	
a)	Verfahren zur Alarmierung des gesamten Personals, das für das Notfallmanagement zuständig ist;	
b)	Vorkehrungen, damit diese Pläne allen Beteiligten bekannt sind, hierunter fallen auch die Anweisungen im Notfall für die Fahrgäste;	
c)	Vorkehrungen für die unverzügliche Benachrichtigung des zuständigen Personals, damit dieses die notwendigen Entscheidungen treffen kann.	
R5	In einem Dokument ist dargelegt, wie Ressourcen und Mittel ermittelt wurden und wie der Schulungsbedarf ermittelt wurde.	
R6	Es bestehen Verfahren für die umgehende Wiederherstellung des Normalbetriebs.	
R7	Es bestehen Verfahren, um in Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten Notfallpläne zu testen, Personal zu schulen, Verfahren zu erproben, Schwachpunkte zu ermitteln und zu überprüfen, wie potenzielle Notfallsituationen bewältigt werden.	
R8	Es bestehen Verfahren für die Koordinierung von Notfallplänen mit Eisenbahnunternehmen, die die Infrastruktur der Organisation und sonstige Infrastrukturen nutzen, zu denen Schnittstellen bestehen.	
R9	Es bestehen Vorkehrungen, bei Bedarf den Betrieb und den Eisenbahnverkehr unverzüglich zu stoppen und alle Betroffenen über diese Maßnahme zu informieren.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Mittels der Dokumente zu den Notfallszenarien soll dargelegt werden, wie in solchen Fällen verfahren werden soll. Es sollen auch die Schulungen des Personals sowie die Kompetenzerhaltung nachgewiesen werden. Die Unternehmung soll glaubhaft nachweisen, dass sie nach aktuellem Wissensstand für alle relevanten Notfallszenarien gewappnet ist. Es ist nachzuweisen, dass die gesetzlichen Forderungen und Regelungen hierbei berücksichtigt werden.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alarmpläne</li> <li>• Vereinbarungen mit Notfallorganisationen</li> <li>• Notfalkarten</li> <li>• Ausbildungskonzepte</li> <li>• Darstellung der Notfallwegleitungen der Fahrgäste</li> <li>• Weisungen für die Rückführung in den Normalbetrieb</li> </ul>	

<b>S</b>	<b>Anforderung: Bestimmungen über regelmässige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
S1	Es besteht ein unabhängiges und unparteiliches internes Auditsystem, das transparent funktioniert.	
S2	Es besteht ein Zeitplan für geplante interne Audits, der abhängig von den Ergebnissen vorheriger Audits und der Leistungsüberwachung überarbeitet werden kann.	
S3	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und Auswahl ausreichend qualifizierter Prüfer.	
S4	Es bestehen Verfahren für	
a)	die Analyse und Evaluierung der Ergebnisse der Audits,	
b)	empfohlene Folgemaßnahmen,	
c)	die Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen,	
d)	die Dokumentierung der durchgeführten Audits und ihrer Ergebnisse.	

S5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Führungsebene Kenntnis der Ergebnisse der Audits hat und die Gesamtverantwortung für Änderungen des Sicherheitsmanagementsystems übernimmt.	
S6	In einem Dokument ist dargelegt, wie die Audits im Zusammenhang mit den Vorkehrungen für die routinemäßigen Überwachungen geplant werden, damit die Einhaltung interner Verfahren und Standards sichergestellt ist.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Antragsteller soll seine Regeln für interne Nachführung des Sicherheitsmanagementsystems sowie für die kontinuierliche Verbesserung des SMS beschreiben.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditplanung</li> <li>• Dokumente zur Auditplanung, Durchführung und Nachbearbeitung</li> <li>• Kompetenznachweise der Auditoren</li> <li>• ISO-Zertifikat</li> <li>• Auditberichte</li> </ul>		

<b>T</b>	<b>Anforderung: SICHERE AUSLEGUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
T1	Es bestehen Verfahren, die die sichere Auslegung der Infrastruktur über die gesamte Nutzungsdauer, einschließlich Konzeption und Installation, gewährleisten.	
T2	Es bestehen Verfahren zur Berücksichtigung technischer Änderungen der Infrastruktur und zur entsprechenden Änderungskontrolle.	
T3	Es bestehen Verfahren, die zeigen, dass die einschlägigen Vorschriften für die Auslegung der Infrastruktur und etwaige nationale Sicherheitsmethoden ermittelt wurden und der Antragsteller diese befolgen kann.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll nachweisen, wie sichergestellt wird, dass die Infrastruktur sicher, den massgebenden Vorschriften und dem aktuellen Wissenstand entsprechend bereitgestellt wird.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweisdokumente zum Lebenszyklus von Bauteilen</li> <li>• Zusammenstellung der geltenden Gesetze und Normen</li> <li>• Prozess zur Risikoanalyse</li> <li>• Abläufe/Regeln für die Definition von Standards</li> <li>• Vorgaben über den Beizug von Sachverständigen und über die Anwendung von Vier-Augen-Kontrollen.</li> </ul>	

<b>U</b>	<b>Anforderung: SICHERER BETRIEB DER INFRASTRUKTUR</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
U1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Infrastruktur sicher verwaltet und betrieben wird unter Berücksichtigung von Zahl, Art und Umfang der Betreiber, die auf dem Netz Dienste erbringen, einschließlich aller notwendigen Interaktionen je nach Komplexität des Betriebs.	
U2	Es bestehen Verfahren, die belegen, wie an den physischen und/oder betrieblichen Grenzen der Infrastruktur für die Sicherheit gesorgt wird.	
U3	Es bestehen Verfahren, die belegen, wie sowohl unter normalen als auch unter Notfallbedingungen für eine wirksame Kooperation und Koordination gesorgt wird.	
U4	Es bestehen Verfahren, die belegen, dass Vorschriften für den sicheren Betrieb und die Verwaltung der Schnittstellen von Infrastruktur bzw. Fahrzeugen ermittelt und durch den Antragsteller erfüllt wurden.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Antragsteller hat aufzuzeigen, wie er sicherstellt, dass der Betrieb nach den einschlägigen Vorschriften und Normen im Normalbetrieb und in Ausnahmesituationen sicher gewährleistet werden kann. Es ist aufzuzeigen, wie der Handlungsbedarf für Betriebsvorschriften erhoben wird. Der Erstellungsprozess, die Konformitätsprüfung mit den übergeordneten Gesetzen, die Vorlage nach VEFB sowie die Inkraftsetzung sind nachvollziehbar darzustellen.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzepte für das Notfall- und Krisenmanagement (auch Aussagen wie mit verminderter Kapazität umgegangen wird und wie der Betrieb aus aussergewöhnlichen Lagen in den Regelbetrieb zurückgeführt wird)</li> <li>• Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmen mit der Beschreibung der Sicherheitsverantwortung und der Schnittstellen (dies beinhaltet auch die Schnittstellen zum Eigner der betriebenen Infrastruktur und allenfalls zu Konzernstrukturen)</li> <li>• Darstellung der Interaktion zu den EVU und den Nachbarinfrastrukturen (insb. Regelungen zu den Nahtstellen ausserhalb der Unternehmung, Rechte und Pflichten gegenüber Vertragspartnern). Insbesondere geht es auch um Vorgaben, wie der Betrieb, der Unterhalt und die Sicherheit an den organisatorischen und physischen Grenzen gesteuert wird (u.a. „gemeinschaftlich genutzte Bahnhöfe“ und „Grenzbahnhöfe“)</li> <li>• Darstellung wie die organisatorische, technische und betriebliche Schnittstellen mit Nachbarinfrastrukturen gestaltet wird</li> <li>• Prozesse der Erstellung von Betriebsvorschriften</li> <li>• Prozesse der Erstellung von Unterhaltsvorschriften.</li> </ul>	

<b>V</b>	<b>Anforderung: Instandhaltung &amp; Betrieb</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
	<b>Kriterien</b>	VO 1169/2010 Anhang II
V1	Es bestehen Verfahren, die eine sichere Instandhaltung der Infrastruktur gewährleisten und klare Managementkontrollen und die Dokumentation von Audits und Inspektionen beinhalten.	
V2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Instandhaltung der Infrastruktur den besonderen Erfordernissen des Netzes Rechnung trägt.	
V3	Es bestehen Verfahren, die belegen, dass Vorschriften für die Instandhaltung und Materiallieferung ermittelt wurden und der Antragsteller diese einhalten halten.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Es ist aufzuzeigen, wie der Unterhalt entsprechend den Gesetzen, Vorgaben, Normen sichergestellt wird.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspektions- und Überwachungskonzepte</li> <li>• Darstellung der Systematik der Überwachungsplanung / Beispiel der Überwachungsplanung</li> <li>• Darlegung der Rückwirkung von Überwachungsergebnissen auf präventiven Unterhalt</li> <li>• Darlegung der Wirkung und Rückwirkung (Erfassung eingetretener Ereignisse) zwischen Unterhalt und Risikomanagement</li> <li>• Festlegungen zu Standards für den präventiven Unterhalt, (Qualität, Periodizität, Umfang)</li> <li>• Organisation und Vorgaben des kurativen Unterhalts</li> </ul>	

<b>W</b>	<b>Anforderung: Instandhaltung und Betrieb der Verkehrssicherungs- und Signalgebungssysteme</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1169/2010 Anhang II
W1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Verkehrssicherungs- und Signalgebungssysteme so betrieben und instandgehalten werden, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist.	
W2	Es bestehen Verfahren zur Erfüllung bestehender, neuer und geänderter technischer und betrieblicher Normen.	
W3	Es bestehen Verfahren, die belegen, wie an den physischen und/oder betrieblichen Grenzen der Verkehrssicherungs- und Signalgebungssysteme für die Sicherheit gesorgt und wie bei Bedarf die Zusammenarbeit geregelt wird.	
W4	Es bestehen Verfahren, die belegen, dass Vorschriften für den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Verkehrssicherungs- und	

Signalgebungssysteme ermittelt wurden und der Antragsteller diese einhalten kann.	
<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller muss aufzeigen wie die Sicherungsanlagen sicher unterhalten und „betrieben“ werden und wie die Gesetze, Vorschriften und Normen sicher eingehalten werden. Die Zielsetzung der Formulierungen zur Anforderung „Material und Unterhalt“ sowie „sicherer Betrieb der Infrastruktur“ soll hier bezogen auf die Sicherungsanlagen aufgezeigt werden.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
Mögliche Belege und Nachweisdokumente entsprechen der Anforderungen U und V, hier mit Fokus auf die Sicherungsanlagen, Die Begriffe Verkehrssicherungs- und Signalgebungssysteme entsprechen nicht den schweizerischen Definitionen. Zu behandeln sind die Sicherungsanlagen (Stellwerk, Leitsystem, Zugbeeinflussung), weitere technische Überwachungssysteme wie Naturgefahrenüberwachung, Zugkontrollenrichtungen.	

## 20.2 Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsbescheinigung Teil A (Eisenbahnverkehrsunternehmen)

<b>A</b>	<b>Anforderung: Massnahmen zur Kontrolle aller mit der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens verbundenen Risiken</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
A 1	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung von Risiken im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, auch von Risiken, die sich direkt aus den Arbeitstätigkeiten, der Art des Arbeitsplatzes, der Arbeitsbelastung und den Tätigkeiten anderer Organisationen bzw. Personen ergeben.	
A 2	Es bestehen Verfahren zur Entwicklung und Einführung von Risikokontrollmaßnahmen.	
A 3	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit von Risikokontrollverfahren und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
A 4	Es bestehen Verfahren, die der Notwendigkeit Rechnung tragen, gegebenenfalls mit anderen Stellen (z. B. Fahrwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, mit der Instandhaltung betraute Stellen, Fahrzeughalter, Dienstleistungsanbieter und Beschaffungsstellen) in Fragen zusammenzuarbeiten, bei denen es Überschneidungen gibt und davon auszugehen ist, dass sie sich auf die Einführung von geeigneten Risikokontrollmaßnahmen im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG auswirken werden.	
A 5	Es bestehen Verfahren zur Abstimmung der Dokumentation und Kommunikation mit den einschlägigen Stellen, einschließlich der Feststellung der Aufgaben und Zuständigkeiten jeder beteiligten Organisation sowie der Spezifikationen für den Informationsaustausch.	
A 6	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Der Gesuchsteller zeigt auf, dass und wie er in der Lage ist Risiken zu erkennen, zu erfassen und zu kontrollieren. Dabei sind sowohl die Risiken, die durch das Unternehmen selbst verantwortet werden, wie auch Risiken, die von anderen verursacht werden zu behandeln. Die Anforderung verlangt nicht eine Liste aller Risiken die für den Gesuchsteller relevant sind, sondern der Gesuchsteller zeigt auf, wie sein Managementsystem und die Prozesse ausgestaltet sind, um die auftretenden Risiken kontrollieren zu können.</p> <p>Verlangt ist eine praktische Interpretation der generellen Anforderungen an die Risikokontrolle. Dies verlangt von einem EVU, die mit dem eigenen Betrieb verbundenen Risiken laufend zu identifizieren und den Rahmen und die Verfahren zu definieren mit denen die identifizierten Risiken kontrolliert werden können.</p> <p>Es geht in dieser Anforderung nicht um den Umgang von Risiken in Zusammenhang mit Veränderungen (diese werden in der Anforderung N behandelt).</p> <p>Im Systemdesign ist zu berücksichtigen, dass die Prozesse zur (Sicherheits-) Risikokontrolle möglichst einmalig und zentral zu</p>		

positionieren sind. Es sollen sich nicht verschiedene, sich konkurrierende Risikokontrolltätigkeiten etablieren.

Erwartet wird nebst der Ausgestaltung der Prozesse eine Beschreibung der angewandten Methodik.

Es sind Aussagen zu machen, zur Wahl der Skalierung der Eintretenswahrscheinlichkeiten, der Skalierung des Schadenausmasses (Personenrisiken und monetäre Risiken). Es wird eine Aussage erwartet, wie die Risikotoleranzgrenze/die Akzeptanzkriterien bestimmt werden. Es soll aufgezeigt werden, in welchem Zusammenhang die Skalierungen zur Unternehmensgrösse stehen.

### **Mögliche Belege und Nachweisdokumente**

Eine Zusammenfassung des Rahmens, der Konzepte, Abläufe und Anweisungen:

- über die Identifikation der Risiken, die mit dem eigenen Betrieb verbunden sind.
- über die Identifikation der Risiken, die - wo angemessen und vernünftig - mit den Tätigkeiten und dem Verhalten von anderen Personen verbunden sind (Dritte).
- sowie eine Beschreibung der Abläufe, wie die relevanten Risiken kontrolliert werden und wie die Tragbarkeit der Risiken festgelegt und bewertet wird.
- über die Überwachungsaktivitäten, welche die Wirksamkeit der Risikokontrollmechanismen sicherstellen. Dies umfasst auch die Abläufe um Risiken aus Fehlern, nicht konformen Produkten und Ausfällen identifizieren und kontrollieren zu können.

In der Überwachung des SMS während der Betriebsphase sind zudem folgende Nachweise vorzulegen:

- Gefahrenliste
- Identifizierte Risiken
- Risikoanalyse
- Nachvollziehbare Darstellung der Überlegungen, wie die Risikotoleranzgrenze festgelegt wurde.
- Eine Kategorisierung der Ereignisse nach Themen, Auswirkungen oder Ursachen ist wo sinnvoll vorzunehmen.
- Eine Integration und ein Bezug zur Risikobeurteilung nach Störfallverordnung sind aufzuzeigen.

<b>B</b>	<b>Anforderung: Risikokontrolle im Zusammenhang mit Instandhaltung und Materialbeschaffung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
B1	Es bestehen Verfahren, anhand deren sich aus den Sicherheitsdaten und der Zuordnung von Fahrzeugen Instandhaltungsanforderungen, -normen und –verfahren ableiten lassen.	
B2	Es bestehen Verfahren für die Anpassung der Instandhaltungsintervalle an Art und Umfang der Dienstleistung bzw. an die Fahrzeugdaten.	
B3	Es bestehen Verfahren für die klare Zuweisung der Zuständigkeiten für die Instandhaltung, für die Festlegung der notwendigen Anforderungen an die Instandhaltungstätigkeit und für die Zuweisung angemessener Verantwortungsebenen.	
B4	Es bestehen Verfahren zur Erhebung von Daten über Funktionsstörungen und Mängel, die im täglichen Betrieb aufgetreten sind, und zu deren Weiterleitung an die Verantwortlichen für die Instandhaltung.	
B5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Risiken, die sich aus Mängeln, Konstruktionsfehlern oder Funktionsstörungen während der Nutzungsdauer ergeben, ermittelt, dokumentiert und an die Beteiligten weitergeleitet werden.	
B6	Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle der Instandhaltungsleistung und ihrer Ergebnisse, damit sichergestellt ist, dass die Unternehmensstandards eingehalten werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Diese Anforderung bezieht sich auf die Aspekte der Instandhaltung von Anlagen, Infrastruktur, Bauten und Fahrzeugen. Der Gesuchsteller zeigt auf, dass und wie er in der Lage ist das Rollmateriel dauernd in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Dazu zeigt er auf, mit welchen Abläufen sichergestellt wird, dass die Anforderungen aus TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften, Normen, Vorgaben der Hersteller und Lieferanten bei den betriebsinternen Vorgaben und der bei der Umsetzung der Instandhaltung eingehalten werden.</p> <p>Die Tätigkeiten, welche durch eine zertifizierte ECM nach EU 445/2011 ausgeführt werden, sind in diesem Verfahren nicht materiell ein zweites Mal zu beschreiben. Dagegen ist aufzuzeigen, welche Teile und welche Aspekte durch diese ECM Zertifikate abgedeckt sind und wie die Schnittstellen zu diesen ECM beherrscht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ECM stellen sicher, dass die Fahrzeuge angemessen unterhalten werden und in einem betriebssicheren Zustand in den Betrieb zurückgelangen.</li> <li>• Das SMS zeigt auf, wie und welche Informationen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem ECM ausgetauscht werden und wie Informationen zum Risikomanagement definiert und ausgetauscht werden.</li> </ul> <p>Für Rollmaterialparks oder Teile davon, welche durch nicht zertifizierte ECM unterhalten werden, ist unter diesem Punkt der gesamte</p>		

<p>Nachweis zu erbringen. Die Eisenbahnunternehmen haben zusätzlich Massnahmen zu ergreifen, um ausserhalb der geplanten Instandhaltung, die Betriebssicherheit der Fahrzeuge laufend zu kontrollieren und Schäden zu beheben, bzw. den „first level“ Unterhalt zu leisten oder Fahrzeuge ausserplanmässig der Instandhaltung zuzuleiten.                  Die Betreiber haben aufzuzeigen, wie die Schnittstellen zu den Fahrzeughaltern und deren ECM geregelt sind.                  Betreibt ein Eisenbahnunternehmen Strecken, welche nur der Instandhaltung seiner Fahrzeuge dienen, sind im SMS die Aspekte des Unterhalts und des Betriebs nachzuweisen.</p>	
<p><b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b></p>	
<p>Eine Referenzierung, allenfalls Zusammenfassung der Konzepte, Abläufe und Anweisungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instandhaltungspläne für jede Fahrzeugkategorie. Dies beinhaltet auch die formalen Abläufe um sicherzustellen dass die Anforderungen und die sicherheitsrelevanten Daten bei der Festlegung von Unterhaltskonzepten, Unterhaltsstandards, Unterhaltsplänen und Arbeitsanweisungen berücksichtigt werden (B1). Die formalen Anforderungen wie Unterhaltsintervalle und –vorgaben geändert werden sind aufzuzeigen (B2)</li> <li>• Über die Verantwortlichkeiten in der Organisation für die Instandhaltung inklusive der Definition der Anforderungen an die Arbeitsstellen im Unterhaltsbereich (B3)</li> <li>• Über die Verfahren wie Informationen über Störungen, Fehler und Unfälle aus dem operativen Betrieb gesammelt und den verantwortlichen für die Instandhaltung zugeführt werden (B4, B5)</li> <li>• Verfahren und Methoden die zum Erkennen von neuen Risiken und zur Umsetzung von Risikokontrollmassnahmen führen (B6)</li> <li>• Verfahren über die Umsetzung und Überwachung von TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften und anderer Normen/Standards. Wo zutreffend ist aufzuzeigen wie die Umsetzung über die gesamte Nutzungsdauer sichergestellt wird. Wo zutreffend ist auch aufzuzeigen wie mit Abweichungen umgegangen wird und wie mit Abweichungen zu Standards umgegangen wird. (B5, B6)</li> <li>• Dokumente zur Schnittstellenregelung mit Fahrzeughaltern</li> </ul>	

<p><b>C</b></p>	<p><b>Anforderung: Risikokontrolle im Zusammenhang mit Auftragnehmern und der Kontrolle von Zulieferern</b></p>	<p>RL 2004/49/EG                  Art. 9 Absatz 2</p>
<p><b>Kriterien</b></p>		<p>VO 1058/2010                  Anhang II</p>
<p>C 1</p>	<p>Es bestehen Verfahren zur Überprüfung der fachlichen Eignung von Auftragnehmern (auch von Unterauftragnehmern) und Zulieferern.</p>	
<p>C2</p>	<p>Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle des Sicherheitsniveaus und der Ergebnisse sämtlicher von einem Auftragnehmer oder Zulieferer erbrachten Dienstleistungen und gelieferten Produkte, damit sichergestellt ist, dass sie den vertraglichen Anforderungen genügen.</p>	
<p>C3</p>	<p>Die Zuständigkeiten und Aufgaben im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit sind klar festgelegt, bekannt und zwischen den Vertragspartnern</p>	

	und allen sonstigen Beteiligten aufgeteilt.	
C4	Es bestehen Verfahren, die die Rückverfolgbarkeit sicherheitsrelevanter Dokumente und Verträge gewährleisten.	
C5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Sicherheitsaufgaben, auch der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen, von den Auftragnehmern bzw. Zulieferern entsprechend den einschlägigen, vertraglich festgelegten Anforderungen ausgeführt werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller zeigt auf, dass er die Dienstleistungen von Vertragspartnern durch Überwachung und Steuerung in seine Abläufe integriert hat und er die Verantwortung für deren Tätigkeiten übernimmt. Es soll aufgezeigt werden, wie die Auswahl, die Schnittstellen und die Rückverfolgbarkeit geregelt sind.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dienstleistungsverträge</li> <li>• Nachweis der Schnittstellenregelung mit Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Nachweise zur Dokumentenlenkung und der Dokumentenarchivierung mit Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Planung und Berichte von Audits bei Auftragnehmern und Dienstleistern</li> <li>• Qualifizierungssystem für Vertragspartner</li> <li>• Vereinbarungen mit Lieferanten von Ressourcen, Produkten und Dienstleistungen (auch Unterhaltsleistungen)</li> <li>• Darstellung der Tätigkeiten zur Ermittlung möglicher Risiken aus der Zusammenarbeit mit Lieferanten</li> <li>• Regelung der Verantwortlichkeiten</li> <li>• Prüfsystem der Übereinstimmung der Sicherheitsleistung mit den Vertragsbestimmungen</li> <li>• Methode der Auswahl von Auftragnehmern und Dienstleistern, sowie die Prüfung deren Befähigung</li> </ul>		
<b>D</b>	<b>Anforderung: Risiken aus den Tätigkeiten sonstiger Beteiligter ausserhalb des Bahnsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
D1	Es bestehen Verfahren, um dort, wo es angemessen und geboten erscheint, potenzielle Risiken durch Beteiligte außerhalb des Eisenbahnsystems zu ermitteln.	
D2	Es bestehen Verfahren zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen, um die unter D1 ermittelten Risiken zu begrenzen, sofern dies im	

	Verantwortungsbereich des Antragstellers liegt.	
D3	Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit der unter D2 genannten Maßnahmen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Durch die Bearbeitung dieses Kriterium soll aufgezeigt werden, wie erkannt wird, dass Beteiligte ausserhalb des Bahnsystems durch ihr Verhalten für die Unternehmung ein Risiko darstellen können und wie darauf reagiert wird. Dazu sind verschiedenste Aspekte, wie zum Beispiel das soziale Umfeld, klimatische Änderungen und vieles mehr zu beleuchten.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse-System der äusseren Einflüssen</li> <li>Risikomanagement betreffend der äusseren Einflüsse</li> </ul>		

<b>E</b>	<b>Anforderung: Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
E1	Es gibt eine Tätigkeitsbeschreibung, aus der Art, Umfang und Risiko des Betriebs klar hervorgehen.	
E2	Es gibt eine Beschreibung des Aufbaus des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich einer Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung.	
E3	Es gibt eine Beschreibung der Verfahren des gemäß Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG geforderten Sicherheitsmanagementsystems, die Art und Umfang des Betriebs Rechnung tragen.	
E4	Es gibt eine Aufstellung und Kurzbeschreibung der sicherheitskritischen Verfahren und Aufgaben für die jeweilige Art von Tätigkeit bzw. Dienstleistung.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll aufzeigen, wie er Gefährdungen für die Unternehmung und seine Mitarbeitenden ermittelt, wie er die sich daraus ergebenden Risiken beurteilt und wie er daraus seine Lehren zieht, sprich die entsprechenden, risikomindernden Massnahmen trifft.		

Ziel des SMS ist die systematische Planung, Durchführung und Kontrolle sowie die bedarfsorientierte Anpassung relevanter Betriebsbereiche. Dabei werden sowohl strategische Maßnahmen (z.B. Festlegung von Verantwortlichkeiten) als auch operative Maßnahmen (z.B. Schulung von Mitarbeitern) im Sinne einer sicheren Betriebsführung eingebunden.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erläuterung des Geschäftszweck und des Handlungsfeldes der Unternehmung</li> <li>• Zielsetzung und Wirkungsweise des Sicherheitsmanagementsystems</li> <li>• Prozesslandkarten</li> <li>• Auflistung und Nachweis der Aktualisierung aller relevanten Tätigkeiten und Verfahren</li> </ul>	

<b>F</b>	<b>Anforderung: Zuständigkeitsverteilung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
F1	Es gibt eine Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass Tätigkeiten im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems in der gesamten Organisation auf der Grundlage nachgewiesener Kenntnisse und unter der Hauptverantwortung der Geschäftsleitung koordiniert werden.	
F2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Personal mit nachgeordneten Zuständigkeiten innerhalb der Organisation über die Autorität, fachliche Befähigung und die notwendigen Ressourcen verfügt, um seinen Aufgaben gerecht zu werden.	
F3	Sicherheitsrelevante Verantwortungsbereiche und die Verteilung von Zuständigkeiten entsprechend den damit verbundenen Funktionen und ihren Überschneidungen sind klar festgelegt.	
F4	Es besteht ein Verfahren, das sicherstellt, dass sicherheitsrelevante Aufgaben klar festgelegt sind und an Personal delegiert werden, welches über die erforderliche fachliche Befähigung verfügt.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll aufzeigen, wie er sicherstellt, dass die Kompetenzen und Ressourcen mit den Verantwortungen und Aufgaben der Mitarbeiter auf allen Hierarchiestufen übereinstimmen. Es soll eindeutig nachvollziehbar sein, wo die Unternehmung Zuständigkeiten delegiert hat. Es kann sich hierbei um geografische sowie tätigkeitsbezogene Abgrenzungen handeln.		

	<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachvollziehbare Eingrenzung des Zuständigkeitsbereichs der Unternehmung.</li> <li>• Strategie- und Zieldefinitionsprozesse</li> <li>• Stellenbeschriebe</li> <li>• Organigramme, Arbeitsplatzbeschreibungen,</li> <li>• Methoden zur Erfassung von Übereinstimmung von Aufgaben, Verantwortungen, Kompetenzen und Ressourcen</li> <li>• Darstellung der Aufbauorganisation</li> <li>• Aufgaben- und Kompetenzregelung</li> <li>• Erläuterung des Status, Regelung des Unterhalts und Vereinbarungen zum Betrieb von Gleisanlagen, welche dem Unternehmen zum Unterhalt seiner Fahrzeuge dient.</li> </ul>	

<b>G</b>	<b>Anforderung: Kontrolle auf den verschiedenen Ebenen durch die Geschäftsleitung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
	<b>Kriterien</b>	VO 1058/2010 Anhang II
G1	Es gibt eine Beschreibung der Art und Weise, wie die Zuständigkeiten für jedes sicherheitsrelevante Verfahren in der gesamten Organisation zugewiesen werden.	
G2	Es gibt ein Verfahren für die regelmäßige Überwachung der Aufgabenerfüllung durch die Vorgesetzten, die eingreifen müssen, wenn die Aufgaben nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden.	
G3	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und zum Umgang mit den Auswirkungen anderer Managementaktivitäten auf das Sicherheitsmanagementsystem.	
G4	Es bestehen Verfahren, um Personal, das mit Aufgaben des Sicherheitsmanagements betraut ist, zur Verantwortung zu ziehen.	
G5	Es bestehen Verfahren für die Zuteilung von Ressourcen für die Wahrnehmung von Aufgaben im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems.	
	<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
	Es ist die Systematik aufzuzeigen, mit welcher die Unternehmensprozesse und vor allem die Prozesse des SMS gezielt gesteuert werden. Es ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass das SMS auf allen Ebenen angewendet wird. Es soll nachvollziehbar sein, wie die Geschäftsleitung die Kontrolle der sicherheitsrelevanten Vorgänge in den verschiedenen Bereichen	

sicherstellt.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung der Personalführung auf allen Hierarchiestufen</li> <li>• Zusammenfassungen und Auswertungen aus Sicherheits-, Unfall- und Ereignisberichten auf Managementstufe</li> <li>• Nachweise der Übernahme der Sicherheitsverantwortung und der aktiven Steuerung der Sicherheit durch die Geschäftsleitung</li> <li>• Prozess der Kennzahlenerhebung</li> </ul>	

<b>H</b>	<b>Anforderung: Einbeziehung von Personal und Personalvertretern auf allen Ebenen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
H1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Personal und seine Vertreter angemessen repräsentiert sind und konsultiert werden, wenn Sicherheitsaspekte betrieblicher Verfahren, die das Personal betreffen könnten, festgelegt, vorgeschlagen, überprüft und weiterentwickelt werden.	
H2	Die Einbeziehung des Personals und die Konsultationsverfahren sind dokumentiert.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Es ist aufzuzeigen, wie die Personalmitwirkung in Sicherheitsaspekten im Unternehmen verankert ist und wie diese nachvollziehbar zurückverfolgt werden kann. Es muss ersichtlich sein, wie die Förderung des SMS-Bewusstseins und die Ausbildung des Personals zum Thema SMS aufgebaut sind.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweis der Personalmitsprache im Organisationsreglement</li> <li>• Darstellung der Zusammenarbeit mit Sozialpartnern in sicherheitsrelevanten Aspekten</li> <li>• Methoden zur Erfassung unsicherer Abläufe und Tätigkeiten</li> <li>• Nachweis der Möglichkeit des Personals, Verbesserungsvorschläge zum SMS einzubringen.</li> <li>• Dokumentation der Personaleingaben zum SMS</li> <li>• SMS-Schulungsunterlagen</li> </ul>		

<b>I</b>	<b>Anforderung: Gewährleistung fortlaufender Verbesserungen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Sicherheitsmanagementsystem, wo dies vernünftig und praktikabel ist, fortlaufend verbessert wird. Hierunter fallen:		
I a)	Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems im erforderlichen Umfang;	
I b)	Verfahren zur Beschreibung der Vorkehrungen für die Überwachung und Auswertung einschlägiger Sicherheitsdaten;	
I c)	Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie festgestellte Mängel behoben werden;	
I d)	Verfahren zur Beschreibung der Umsetzung neuer Regeln für das Sicherheitsmanagement, die sich auf Entwicklungen und Erfahrungen stützen;	
I e)	Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie Ergebnisse interner Audits in Verbesserungen des Sicherheitsmanagementsystems einfließen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller soll darlegen, wie er sicherstellt, dass alle Mitarbeiter an der laufenden Verbesserung des SMS mitwirken können. Mittels geeigneten Prozessen muss nachgewiesen werden, wie das SMS bei Veränderungen angepasst wird und auf Grund welcher Indikatoren oder Kennzahlen ein Handlungsbedarf festgestellt wird. Es ist aufzuzeigen, wie Erkenntnisse aus Audits und Kontrollen in die Weiterentwicklung des Unternehmens bzw. des SMS einfließen.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• KVP-Prozess</li> <li>• Beschreibung der Auditororganisation</li> <li>• Reviewprozess des SMS</li> <li>• SMS-Kennzahlen</li> <li>• Änderungsverzeichnis des SMS</li> </ul>		

<b>J</b>	<b>Anforderung: Vom Unternehmensleiter genehmigte und dem gesamten Personal mitgeteilte Sicherheitsordnung</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
	Das Unternehmen verfügt über ein Dokument, in dem seine Sicherheitsordnung dargelegt ist und das:	
J a)	dem gesamten Personal, z. B. über das Intranet des Unternehmens, mitgeteilt und zur Verfügung gestellt wird;	
J b)	der Art und dem Umfang der Dienstleistung angemessen ist;	
J c)	von der Unternehmensleitung genehmigt ist.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Die Unternehmensleitung hat sich in einer schriftlichen Erklärung zu verpflichten, die Sicherheit zu gewährleisten und ständig zu verbessern.</p> <p>Im interoperablen Bereich ist der Bezug zur europäischen Sicherheitsrichtlinie und den gemeinsamen Sicherheitsmethoden aufzuzeigen. Es ist die Art und Weise der Kommunikation der Sicherheitsziele an alle Mitarbeiter des Unternehmens darzulegen.</p>		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsleitbild inkl. Verteilsystem</li> <li>• Visualisierung der Sicherheitsziele</li> <li>• Erklärung der Verbindlichkeit der europäischen Sicherheitsrichtlinie und den gemeinsamen Sicherheitsmethoden</li> <li>• Prozesse zur Festlegung von Messgrößen und Sicherheitszielen</li> <li>• Programme und Massnahmen zur Erreichung der Sicherheitsziele</li> </ul>		

<b>K</b>	<b>Anforderung: Qualitative und quantitative Ziele der Organisation zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
K1	Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit dem Rechtsrahmen, und diese Ziele sind in einem Dokument aufgeführt.	
K2	Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit Art und Umfang des Eisenbahnbetriebs und den damit verbundenen Risiken.	
K3	Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Bewertung des gesamten Sicherheitsniveaus mit Blick auf die auf Unternehmensebene der Organisation und auf Ebene des Mitgliedstaats festgelegten Sicherheitsziele.	
K4	Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Überwachung und Überprüfung der betrieblichen Vorkehrungen, indem	
a)	einschlägige Sicherheitsdaten erhoben werden, um Entwicklungen im Sicherheitsniveau ableiten und die Einhaltung der Ziele bewerten zu können;	
b)	einschlägige Daten ausgewertet und die notwendigen Änderungen vorgenommen werden.	
K5	Das Eisenbahnunternehmen verfügt über Verfahren für die Ausarbeitung von Plänen und Verfahren zur Erreichung dieser Ziele.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Antragstellers hat aufzuzeigen, wie er sicherstellt, dass die gemeinsamen Sicherheitsmethoden nach den Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2012 angewendet und einschlägige Ziele festgelegt und erreicht werden. Es muss nachvollziehbar ersichtlich sein, wie das Sicherheitsniveau mittels Daten bewertet und verbessert wird.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Festlegung von Zielen</li> <li>• Die Art und Weise der Erfassung der relevanten Risiken</li> <li>• Analyse der Erreichung der Sicherheitsziele</li> <li>• Eine Beschreibung des Verfahrens zur frühzeitigen Erkennung der Einhaltung von Zielvorgaben</li> <li>• Eine Darstellung der Interventionsmöglichkeiten bei gefährdeter Zielerreichung</li> </ul>		

<b>L</b>	<b>Anforderung: Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art und anderer Vorgaben</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
L1	Im Zusammenhang mit den sicherheitsrelevanten Anforderungen bestehen je nach Art und Umfang des Betriebs Verfahren,	
a)	um diese Anforderungen zu ermitteln und einschlägige Verfahren zu aktualisieren, um Änderungen Rechnungen zu tragen (Änderungskontrollverfahren);	
b)	um sie zu erfüllen;	
c)	um ihre Erfüllung zu überwachen;	
d)	um Maßnahmen zu ergreifen, falls Abweichungen festgestellt werden.	
L2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für den beabsichtigten Zweck das richtige Personal sowie die richtigen Verfahren, Dokumente, Ausrüstungen und Fahrzeuge eingesetzt werden.	
L3	Das Sicherheitsmanagementsystem beinhaltet Verfahren, die sicherstellen, dass die Instandhaltung entsprechend den einschlägigen Anforderungen durchgeführt wird.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, wie die TSI-Vorgaben (im interoperablen Bereich), die nationalen und notifizierten nationalen Normen implementiert, angewendet und überwacht werden. Zudem ist aufzuzeigen, wie weitere einschlägige Sicherheitsanforderungen zum Gesundheitsschutz des Personals als relevant identifiziert und umgesetzt werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozess für die Implementierung und laufende Überwachung der massgebenden Normen</li> <li>• Prozess für die Beauftragung von Aufgaben an Personen mit der erforderlichen Kompetenz</li> <li>• Vorgehen zur Dokumentation der Prüfungen und Inspektionen</li> <li>• Verweis auf zertifizierte Wartungen, auf übernommene Industriestandards und auf Unternehmensstandards.</li> <li>• Belege der nach Verordnung (EU) Nr. 445/2011 zertifizierten ECM-Bescheinigung von interoperablen Güterwagen</li> <li>• Instandhaltungs-Bescheinigungen des Rollmaterials</li> </ul>		

<b>M</b>	<b>Anforderung: Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Massnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neuer Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
M1	Es bestehen Managementverfahren für die Durchführung von Änderungen der Ausrüstung, Verfahren, Organisation, Personalausstattung oder der Schnittstellen.	
M2	Es bestehen Verfahren für die Risikobewertung in Bezug auf die Änderungskontrolle und die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Risikoevaluierung und -bewertung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 ( 3 ) der Kommission, falls erforderlich.	
M3	Das Eisenbahnunternehmen verfügt über Verfahren, die sicherstellen, dass die Ergebnisse der Risikobewertung in andere Verfahren der Organisation einfließen und für das betroffene Personal erkennbar sind.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen zukünftige Veränderungen bewertet werden (Verordnung EG Nr. 352/2009). Dies kann unter anderem die Tätigkeit, die Infrastruktur, die Organisation oder die Personalsituation betreffen. Es soll dargelegt werden, wie die Unternehmung in der Lage ist, zu antizipieren und auf angemessene und verlässliche Weise auf neue Risiken zu reagieren.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschreibung, wann und wie signifikante Änderungen identifiziert und neu bewertet werden.</li> <li>• Risikolandkarte inkl. Aktualisierungsprozess</li> <li>• Darstellung des Einflusses von veränderten Rahmenbedingungen auf das SMS</li> </ul>		

<b>N</b>	<b>Anforderung: Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
N1	Es besteht ein System für das Kompetenzmanagement, das mindestens Folgendes beinhaltet:	
a)	Ermittlung der für sicherheitsrelevante Aufgaben notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten;	
b)	Auswahlkriterien (Anforderungen an Mindestausbildungsniveau, mentale und physische Eignung);	
c)	Erstausbildung und Bescheinigung der erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten;	
d)	fortlaufende Schulung und regelmäßige Aktualisierung vorhandener Kenntnisse und Fähigkeiten;	
e)	gegebenenfalls regelmäßige Überprüfung der fachlichen Befähigung;	
f)	gegebenenfalls besondere Maßnahmen bei Unfällen bzw. Störungen oder längerer Abwesenheit vom Arbeitsplatz;	
g)	spezielle, auf das Sicherheitsmanagementsystem ausgerichtete Schulungsmaßnahmen für Personal, das unmittelbar dafür zu sorgen hat, dass das Sicherheitsmanagementsystem funktioniert.	
N2	Es bestehen Verfahren innerhalb des Systems für das Kompetenzmanagement, die dafür sorgen, dass	
a)	sicherheitsrelevante Tätigkeiten ermittelt werden;	
b)	Tätigkeiten ermittelt werden, die Verantwortung für betriebliche Entscheidungen innerhalb des Sicherheitsmanagementsystems nach sich ziehen;	
c)	Personal über die für seine Aufgaben notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Eignungen (medizinisch und psychologisch) verfügt und diese regelmäßig aufgefrischt bzw. aktualisiert werden;	
d)	Personal über eine aufgabengerechte fachliche Befähigung verfügt;	
e)	die Ausführung von Aufgaben und etwaiger Korrekturen überwacht werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat darzulegen, wie sichergestellt wird, dass bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter die zutreffenden Mindestanforderungen der kognitiven Fähigkeiten, sowie die medizinische, physische und psychologische Eignung berücksichtigt werden. Es sind die erforderlichen Kompetenzstandards, deren Schulung, Überwachung und Erhaltung für alle Funktionen aufzuzeigen. Mit der		

Erfüllung dieser Kriterien wird sichergestellt, dass die Mitarbeiter ihre Aufgaben sicher erfüllen können. Die Unternehmung soll auch darstellen, wie sie auf Managementstufe die erforderliche Fachkompetenz sicherstellt. Es ist aufzuzeigen, wie die Leitung sicherstellt, dass alle Ressourcen für eine effektive, adäquate Schulung und/oder Prüfung vorhanden sind.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompetenzmanagementsystem</li> <li>• Referenzierung der Aufgaben zu den Vorgaben der STEBV/VTE/SIPV und zu den Rollen der FDV.</li> <li>• Darstellung der regelmässigen Bewertungen der Fachkompetenz und der daraus resultierenden Massnahmen</li> <li>• Zusammenstellung der erforderlichen Qualifikationen, medizinische, physische und psychologische Anforderungen des Personals</li> </ul>	

<b>O</b>	<b>Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
O1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	das Personal das Sicherheitsmanagementsystem kennt und versteht und Informationen leicht zugänglich sind und	
b)	das zuständige Sicherheitspersonal die entsprechenden Unterlagen über das Sicherheitsmanagementsystem erhält.	
O2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	wesentliche betriebliche Informationen relevant und gültig sind;	
b)	das Personal diese Informationen kennt, bevor es sie anwendet;	
c)	die Informationen dem Personal zugänglich sind und gegebenenfalls Exemplare förmlich ausgehändigt werden.	
O3		
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Durch die Bearbeitung dieser Kriterien ist aufzuzeigen, wie sicherheitsrelevante Informationen intern verwaltet und kommuniziert werden. Es ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass betriebliche Informationen adressatengerecht und rechtzeitig zum Anwender gelangen. Zusätzlich sollen Systemprozesse garantieren, dass sämtliche involvierten Stelle der benutzten Infrastrukturen, alle Geschäftspartner und		

Dienstleiter die zutreffenden Informationen zeitgerecht erhalten.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Medium zur zeitgerechten, internen und externen Verteilung von sicherheitsrelevanten Informationen</li> <li>• Belege und Dokumentation einer unternehmensübergreifenden Kommunikation von sicherheitsrelevanten Informationen</li> <li>• Vorgaben zur Lenkung der Informationen und Dokumente für benutzte Infrastrukturen, Geschäftspartner und Dienstleister (z.B. Betriebsvorschriften, betriebliche Einschränkungen).</li> </ul>	

<b>P</b>	<b>Anforderung: Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Konfigurationsüberwachung wichtiger Sicherheitsinformationen</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
P1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass alle einschlägigen Sicherheitsinformationen korrekt, vollständig, schlüssig, leicht verständlich, aktuell und ordnungsgemäß dokumentiert sind.	
P2	Es bestehen Verfahren	
a)	für die Formatierung, Generierung, Verteilung und Kontrolle der Änderungen sämtlicher einschlägiger Sicherheitsunterlagen;	
b)	für den Empfang, die Sammlung und Archivierung sämtlicher einschlägiger Unterlagen bzw. Informationen auf Papier oder durch andere Registrierungssysteme.	
P3	Es besteht ein Verfahren zur Konfigurationsüberwachung wichtiger Sicherheitsinformationen.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat aufzuzeigen, wie mit einem Prozess sichergestellt wird, dass die Sicherheitsinformationen zeitgerecht und adressatengerecht erstellt und qualitativ geprüft werden. Es ist darzustellen, nach welchen Verfahren und Prinzipien sicherheitsrelevante Informationen als solche ersichtlich dargestellt werden. Es soll die nachhaltige Wirkung der Sicherheitsinformationen sichergestellt und überwacht werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Templates für die Erstellung von Sicherheitsinformationen</li> <li>• Prozess für Erstellung, Verteilung und Archivierung von Sicherheitsdokumenten</li> </ul>		

- System eines internen Empfangsnachweises der Sicherheitsdokumente

<b>Q</b>	<b>Anforderung: Verfahren, die sicherstellen dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmassnahmen ergriffen werden.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
Q1	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse	
a)	gemeldet, protokolliert, untersucht und ausgewertet werden;	
b)	entsprechend der jeweiligen Rechtslage nationalen Stellen gemeldet werden.	
Q2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:	
a)	Empfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde, der nationalen Untersuchungsstelle, der Branche bzw. Empfehlungen aus internen Untersuchungen evaluiert und gegebenenfalls umgesetzt oder in Auftrag gegeben werden.	
b)	einschlägige Berichte bzw. Informationen anderer Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber, mit der Instandhaltung betraute Stellen und Fahrzeughalter zur Kenntnis genommen und berücksichtigt werden.	
Q3	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass einschlägige Informationen im Zusammenhang mit der Untersuchung und den Ursachen von Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen zu Schulungszwecken genutzt werden und gegebenenfalls Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat darzulegen, wie aus Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und anderen gefährlichen Ereignissen die Lehren gezogen werden, damit sich diese Vorfälle nicht wiederholen. Es ist aufzuzeigen, nach welchen Grundsätzen und in welchen Prozessen Ereignisse, Störungen, Unfälle und Gefährdungen bewertet und an die Untersuchungsstellen und an das BAV gemeldet werden. Es soll ersichtlich sein, wie Ereignisauswertungen von nationalen Behörden, Infrastrukturbetreibern, anderen EVU und des internen Risikomanagements bewertet, bearbeitet, umgesetzt und genutzt werden.		

<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozess für die Berichterstellung, Protokollierung, Untersuchung, Analyse und Bewertung von Unfällen, Zwischenfällen, Beinaheunfällen und anderen Gefährdungen</li> <li>• Interne Anweisungen für das Melden von sich ereigneten Störungen, Unfällen oder Gefährdungen</li> <li>• Richtlinien betreffend die Information von Ereignissen an die nationalen Behörden, an die Infrastrukturbetreiber, an die anderen EVU und andere, interne und externe, interessierte Stellen</li> </ul>	

<b>R</b>	<b>Anforderung: Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für Notfälle in Absprache mit den zuständigen Behörden.</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
R1	In einem Dokument sind alle Arten von Notfällen aufgeführt, einschließlich Betriebsstörungen, und es bestehen Verfahren zur Ermittlung neuer Arten.	
R2	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für jede festgestellte Art von Notfall	
a)	die Notfalldienste unverzüglich benachrichtigt werden können;	
b)	den Notfalldiensten alle relevanten Informationen sowohl im Voraus, um Notfallmaßnahmen vorbereiten zu können, als auch zum Zeitpunkt des Notfalls zur Verfügung stehen.	
R3	In dem Dokument sind die Aufgaben und Zuständigkeiten aller Beteiligten festgelegt und erläutert.	
R4	Einsatz-, Alarm und Informationspläne sind vorhanden und umfassen:	
a)	Verfahren zur Alarmierung des gesamten Personals, das für das Notfallmanagement zuständig ist;	
b)	Vorkehrungen, damit diese Pläne allen Beteiligten bekannt sind; hierunter fallen auch die Anweisungen im Notfall für die Fahrgäste;	
c)	Vorkehrungen für die unverzügliche Benachrichtigung des zuständigen Personals, damit dieses die notwendigen Entscheidungen treffen kann.	
R5	In einem Dokument ist dargelegt, wie Ressourcen und Mittel zugewiesen wurden und wie der Schulungsbedarf ermittelt wurde.	
R6	Es bestehen Verfahren für die umgehende Wiederherstellung des Normalbetriebs.	
R7	Es bestehen Verfahren, um in Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten Notfallpläne zu testen, Personal zu schulen, Verfahren zu erproben, Schwachpunkte zu ermitteln und zu überprüfen, wie potenzielle Notfallsituationen bewältigt werden.	

R8	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass (insbesondere hinsichtlich der Handhabung gefährlicher Güter) der Fahrwegbetreiber leicht und unverzüglich das zuständige Personal benachrichtigen kann, das fachlich befähigt ist und über ausreichende Sprachkenntnisse verfügt.	
R9	Es besteht ein Verfahren zur Benachrichtigung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle oder des Fahrzeughalters im Notfall.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Mittels der Dokumente zu den Notfallszenarien soll dargelegt werden, wie in solchen Fällen verfahren werden soll. Es sollen auch die Schulungen des Personals sowie die Kompetenzerhaltung nachgewiesen werden. Die Unternehmung soll glaubhaft nachweisen, dass sie nach aktuellem Wissensstand für alle Notfallszenarien gewappnet ist. Es ist nachzuweisen, dass die gesetzlichen Forderungen und Regelungen hierbei berücksichtigt werden.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alarmpläne</li> <li>• Vereinbarungen mit Notfallorganisationen</li> <li>• Notfallkarten</li> <li>• Ausbildungskonzepte</li> <li>• Darstellung der Notfallwegleitungen der Fahrgäste</li> <li>• Weisungen für die Rückführung in den Normalbetrieb</li> </ul>		

<b>S</b>	<b>Anforderung: Bestimmungen über regelmässige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1058/2010 Anhang II
S1	Es besteht ein unabhängiges und unparteiliches internes Auditsystem, das transparent funktioniert.	
S2	Es besteht ein Zeitplan für geplante interne Audits, der abhängig von den Ergebnissen vorheriger Audits und der Leistungsüberwachung überarbeitet werden kann.	
S3	Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und Auswahl ausreichend qualifizierter Prüfer.	

S4	Es bestehen Verfahren für	
a)	die Analyse und Evaluierung der Ergebnisse der Audits;	
b)	empfohlene Folgemaßnahmen;	
c)	die Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen;	
d)	die Dokumentierung der durchgeführten Audits und ihrer Ergebnisse.	
S5	Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Führungsebene Kenntnis der Ergebnisse der Audits hat und die Gesamtverantwortung für Änderungen des Sicherheitsmanagementsystems übernimmt.	
S6	In einem Dokument ist dargelegt, wie die Audits im Zusammenhang mit den Vorkehrungen für die routinemäßigen Überwachungen geplant werden, damit die Einhaltung interner Verfahren und Standards sichergestellt ist.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Antragsteller soll seine Regeln für interne Nachführung des Sicherheitsmanagementsystems sowie für die kontinuierliche Verbesserung des SMS beschreiben.		
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditplanung</li> <li>• Dokumente zur Auditplanung, Durchführung und Nachbearbeitung</li> <li>• Kompetenznachweise der Auditoren</li> <li>• ISO-Zertifikat</li> <li>• Auditberichte</li> </ul>		

## 20.3 Erläuterungen zu den Anforderungen Sicherheitsbescheinigung Teil B (Eisenbahnverkehrsunternehmen)

<b>B – A</b>	<b>Anforderung: Einhaltung der netzspezifischen Vorschriften</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1158/2010 Anhang III
B – A1	Anhand von Dokumenten wird belegt, dass die netzspezifischen Vorschriften und Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb auf dem Netz, für das eine Bescheinigung (Teil B) beantragt wird, berücksichtigt wurden und dass das Eisenbahnunternehmen etwaige netzspezifische Vorschriften sowie etwaige Ausnahmen oder Abweichungen von diesen Vorschriften erfüllen kann.	
B – A2	Netzschnittstellen mit anderen am Eisenbahnbetrieb auf dem betreffenden Netz Beteiligten werden ermittelt.	
B – A3	Anhand von Dokumenten wird belegt, wie das Eisenbahnunternehmen mit dem Betreiber des betreffenden Netzes und anderen auf dem Netz tätigen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeitet und wie die Informationen weitergegeben werden.	
B – A4	Anhand von Dokumenten wird belegt, wie das Eisenbahnunternehmen mit Notfallsituationen umgeht, einschließlich der Koordinierung mit dem Fahrwegbetreiber und den jeweiligen Behörden.	
B – A5	Die jeweiligen Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen und Störungen sind in Dokumenten festgelegt, die belegen, dass der Antragsteller diese Vorschriften erfüllen kann.	
<b>Ziel im SMS</b>		Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Der Antragsteller hat aufzuzeigen, wie er sicherstellt, dass der Betrieb nach den einschlägigen Vorschriften und Normen im Normalbetrieb und in Ausnahmesituationen sicher gewährleistet werden kann.</p> <p>Es ist aufzuzeigen, wie der Handlungsbedarf für Betriebsvorschriften erhoben wird. Der Erstellungsprozess, die Konformitätsprüfung mit den übergeordneten Gesetzen, die Vorlage nach VEFB sowie die Inkraftsetzung sind nachvollziehbar darzustellen.</p> <p>Die Schnittstellen zu den Netzbetreibern und zu den anderen auf den gleichen Netzen tätigen EVU sind mit den zugehörigen Prozessen aufzuzeigen. In Bezug auf den Verkehr an den organisatorischen und physischen Grenzen der Infrastrukturen (u.a. Anschlussgleise, „gemeinschaftlich genutzte Bahnhöfe“ und Grenzbahnhöfe) müssen die Prozesse, Schnittstellen und Regelungen nachvollziehbar erläutert sein.</p> <p>In den Prozessen zur Zugvorbereitung ist darzulegen, wie der Umfang und der Inhalt der Zugvorbereitung geregelt sind. Es muss ersichtlich sein, wer in welchen zeitlichen Abständen, welche Aufgaben zu erfüllen hat. Bei Auslagerungen solcher Arbeiten oder von Teilen davon, sind die Regelungen nachvollziehbar nachzuweisen. Dies betrifft auch die Anerkennung von Zugübergaben an den Landesgrenzen. Es ist grundsätzlich zwischen technischer und betrieblicher Zuguntersuchung bzw. Übergabe zu unterscheiden.</p>		

<p>Die Systematik der Abstimmung und der Abgrenzung der operativen Zuguntersuchung zum präventiven Unterhalt ist im SMS auf die hoheitlicher netzspezifischen Bestimmungen zu referenzieren.</p>	
<p><b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau- und Ablauforganisation des Unternehmen mit der konkreten Beschreibung der Sicherheitsverantwortung und der Schnittstellen (dies beinhaltet auch die Schnittstellen den Betreibern aller benutzten Infrastrukturen.</li> <li>• Konkrete Darstellung der Interaktion zu den Infrastrukturen, zu anderen EVU und zu Dienstleistern im sicherheitsrelevanten Bereich (insb. Regelungen zu den Nahtstellen ausserhalb der Unternehmung, Rechte und Pflichten gegenüber Vertragspartnern). Insbesondere geht es auch um Vorgaben, wie der Betrieb und die Sicherheit an den organisatorischen und physischen Grenzen der benutzten Infrastrukturen geregelt ist (u.a. Anschlussgleise, „gemeinschaftlich genutzte Bahnhöfe“ und Grenzbahnhöfe)</li> <li>• Darstellung wie die technische und betriebliche Zuguntersuchung bzw. Übergabe in Prozessen integriert ist.</li> <li>• Konzepte für das Notfall- und Krisenmanagement (auch Aussagen wie mit verminderter Kapazität der Infrastrukturen umgegangen wird und wie der Betrieb aus aussergewöhnlichen Lagen in den Regelbetrieb zurückgeführt wird).</li> <li>• Prozesse der Erstellung von Betriebsvorschriften</li> </ul>	

<b>B – B</b>	<b>Anforderung: Erfüllung der netzspezifischen Anforderungen an die Befähigung des Personals</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1158/2010 Anhang III
B – B1	Anhand von Unterlagen wird belegt, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Antragstellers ein Kompetenzmanagementsystem beinhaltet, mit dessen Hilfe	
a)	Kategorien des an der Dienstleistung beteiligten (angestellten oder beauftragten) Personals ermittelt werden und	
b)	fachlich befähigtes Personal für das betreffende Netz eingesetzt wird, insbesondere wenn es mit vielfältigen Aufgaben betraut ist, und gegebenenfalls die Zulassung von Personal gewährleistet wird.	
B – B2	Anhand von Unterlagen wird belegt, dass Vorkehrungen für die Organisation der täglichen Personaltätigkeiten getroffen wurden, die sicherstellen, dass sicherheitsrelevante Aufgaben durchgeführt werden und das Personal aufgabengerecht eingesetzt wird.	
B – B3	Anhand von Unterlagen wird belegt, dass der Antragsteller Schulungsdokumente vorlegen und gewährleisten kann, dass die Dokumente korrekt, aktuell und in einer Sprache und Terminologie abgefasst sind, die von dem Personal, das sie anwenden muss, verstanden werden.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
<p>Der Gesuchsteller hat mit einem Kompetenzmanagementsystem nachzuweisen, dass die mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten beauftragten Mitarbeiter und/oder Dienstleister die notwendigen Kompetenzen besitzen.</p> <p>Bei der technischen und betrieblichen Zugvorbereitung ist aufzuzeigen, wie die notwendigen Qualifikation, inkl. der Fachkenntnisse über die Reihung des Zuges, die Lauffähigkeit, die Betriebssicherheit, die vorschriftsmässige Beladung und die Bremsvorschriften der Mitarbeiter und Dienstleister sichergestellt und überwacht werden.</p>	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung der Prozesse des Kompetenzmanagementsystems</li> <li>• Vereinbarungen mit Dienstleistern für Ausbildungen</li> <li>• Ausbildungsjournale</li> <li>• Beschreibungen der Personalkategorien mit deren Kompetenzen und Funktionen. (Konkrete Zusammenhänge zwischen eingesetztem Personal, den Prozessrollen nach FDV und den Berechtigungen nach STEBV, VTE, SIPV). Aufzeigen der konkreten Umsetzung von Vorgaben zur Qualifikation aus den TSI, von UIC Merkblättern, dem AVV und weiteren branchenspezifischen Vorgaben.</li> <li>• Prozess zur Erstellung von netzspezifischen Ausbildungsunterlagen</li> <li>• Dokumentation der Sicherstellung des kompetenten- und aufgabengerechten Personaleinsatzes</li> </ul>	

<b>B – C</b>	<b>Anforderung: Erfüllung der netzspezifischen Anforderungen an das Fahrzeugmanagement</b>	RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2
<b>Kriterien</b>		VO 1158/2010 Anhang III
B – C1	In den Unterlagen sind die Art der auf dem jeweiligen Netz eingesetzten Fahrzeuge und die Art des Betriebs klar angegeben.	
B – C2	Die Unterlagen zeigen auf, inwieweit das Eisenbahnunternehmen die betrieblichen Auflagen für die Art der auf dem Netz eingesetzten Fahrzeuge einhält.	
B – C3	In den Unterlagen sind etwaige zusätzliche Anforderungen an die Instandhaltung für das betreffende Netz aufgeführt, und geeignete Vorkehrungen für die Instandhaltung wurden getroffen.	
B – C4	In den Unterlagen sind etwaige zusätzliche Anforderungen an das Fahrzeugmanagement für das betreffende Netz aufgeführt, und geeignete Vorkehrungen wurden getroffen.	

<b>Ziel im SMS</b>	Erläuterungen vorliegende Richtlinie
Der Gesuchsteller hat nachzuweisen, wie er sicherstellt, dass die eingesetzten Fahrzeuge für das jeweilige Netz zugelassen sind und den Anforderungen des Infrastrukturbetreibers sowie der Art des Einsatzes entsprechen. Die Einhaltung der betrieblichen Vorgaben, der Instandhaltung und der netzspezifischen Anforderungen an das Fahrzeugmanagement sind nachvollziehbar zu dokumentieren. Der Gesuchsteller kann konkret die Massnahmen im Fahrzeugmanagement aufzeigen, die gewährleisten, dass über den gesamten Planungshorizont ein konformer Fahrzeugeinsatz gewährleistet wird.	
<b>Mögliche Belege und Nachweisdokumente</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Stellungnahme der Infrastruktur über den Einsatz der eingesetzten Fahrzeuge</li><li>• Betriebsbewilligungen der eingesetzten Fahrzeuge</li><li>• Nachweise der Einhaltung der TSI und/oder AB EBV</li><li>• Verfügungen der genehmigten Abweichungen von den TSI und/oder AB EBV</li><li>• Belege für die Erfüllung der netzspezifischen Anforderungen an die Instandhaltung</li></ul>	

**21 Beilage Konvergenztabelle** (nur für Anhörung, danach auf Homepage BAV)

Name der Eisenbahnunternehmung einzugeben.	
<b>Konvergenztabelle          „Richtlinie Netzzugang“, Ziffer 2.5.5 „Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des SMS“</b>	
<b>Anforderungen gemäss:          EBV Art. 5a (SiGe) und 5b (SiGe)          RL 2004/49/EG Art. 9 Absatz 2          VO 1169/2010 Anhang II          VO 1058/2010 Anhang II und III</b>	<b>Die Anforderungen sind im SMS an folgenden Orten beschrieben:</b> <i>(Es sind nachvollziehbar die Kapitel, Titel, Artikel, Ziffern oder Abschnitte mit den Beziehungen zu den Kriterien in den Anforderungen aufzulisten. Z.B. A1 = .....; A2 = .....; etc.)</i>
<b>A</b> Massnahmen zur Kontrolle aller mit der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens verbundenen Risiken	
<b>B</b> Risikokontrolle im Zusammenhang mit Instandhaltung und Materialbeschaffung	
<b>C</b> Risikobeherrschung, die mit der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen und der Kontrolle von Lieferanten verbunden ist	
<b>D</b> Risiken, die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligter ausserhalb des Eisenbahnsystems ergeben	
<b>E</b> Dokumentation des SMS	
<b>F</b> Zuständigkeitsverteilung	
<b>G</b> Sicherstellung der Steuerung und Überwachung in den verschiedenen Bereichen durch die Geschäftsleitung	
<b>H</b> Einbeziehung des Personals und seiner Vertreter auf allen Ebenen	
<b>I</b> Gewährleistung der fortlaufenden Verbesserung	

<b>J</b>	Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird	
<b>K</b>	Die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele	
<b>L</b>	Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer oder geänderter Normen technischer oder betrieblicher Art oder anderer Vorgaben	
<b>M</b>	Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikobeherrschung für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material neue Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben	
<b>N</b>	Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird	
<b>O</b>	Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen	
<b>P</b>	Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von wichtigen Sicherheitsinformationen	
<b>Q</b>	Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen	

	men getroffen werden	
<b>R</b>	Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden	
<b>S</b>	Bestimmungen über regelmäßige interne Audits des Sicherheitsmanagementsystems	

**für Infrastrukturbetreiber (ISB)**

<b>T</b>	Sichere Auslegung der Eisenbahninfrastruktur	
<b>U</b>	Sicherer Betrieb der Infrastruktur	
<b>V</b>	Instandhaltung & Betrieb	
<b>W</b>	Instandhaltung und Betrieb der Verkehrssicherungs- und Signalgebungssysteme	

**für Infrastrukturbenutzer (EVU)**

<b>B-A</b>	Einhaltung der netzspezifischen Vorschriften	
<b>B-B</b>	Erfüllung der netzspezifischen Anforderungen an die Befähigung des Personals	
<b>B-C</b>	Erfüllung der netzspezifischen Anforderungen an das Fahrzeugmanagement	