

HECH, Diverse Unterstützung

Änderungen aufgrund der neuen Version der Richtlinie FoaZ 2025

ECH-234.04-041 / Version 1.0

Auftraggeber:

HECH Verband historischer Eisenbahnen
Schweiz

Herausgeber:

Enotrac AG
Seefeldstrasse 8
CH-3600 Thun
Tel. +41 33 346 66 11
Fax +41 33 346 66 12
info@enotrac.com
www.enotrac.com

Freigegeben
26.02.2026
© Enotrac AG

Aktuelle Version

Version	Datum	Status	Erstellt	Geprüft	Freigegeben
1.0	26.02.2026	Freigegeben	F. Rindlisbacher, V. Hänni	HECH	V. Hänni

Vorherige Version

Version	Datum	Status	Erstellt	Geprüft	Freigegeben
0.4	25.02.2026	Entwurf	F. Rindlisbacher, V. Hänni	J. Schulze	

Änderungen seit der vorherigen Version

Prüfung durch den HECH.

Urheberrecht

Dieses Dokument wurde durch Enotrac AG im Auftrag des Kunden erarbeitet. Für das Dokument und den darin dargestellten Gegenstand erhält der Kunde das Nutzungsrecht. Die Urheberrechte liegen bei Enotrac AG. Vervielfältigung, Bekanntgabe an Dritte oder Verwertung seines Inhalts über die vorgesehene Nutzung hinaus sind ohne schriftliche Zustimmung verboten.
© Enotrac AG

Inhalt:

1	Einleitung	4
1.1	Zusammenfassung	4
1.2	Veranlassung	4
1.3	Zweck des Dokuments	4
1.4	Abkürzungen, Begriffe und Definitionen	5
2	Referenzen	6
3	Versionenvergleich der Richtlinien FoaZ 2021 und 2025	7
3.1	Aufsicht in der Betriebsphase	7
3.2	Rückmeldepflicht der Fahrten an den HECH	7
3.2.1	Normalspur	7
3.2.2	Meter- und Spezialspur	8
3.3	Gesuchstellung	8
3.3.1	Mögliche Anzahl beantragter Fahrten	8
3.3.2	Einzureichende Gesuchsunterlagen	9
3.3.3	Nicht einzureichende, aber zu erstellende Gesuchsunterlagen für FoaZ auf der Normalspur	10
3.3.4	Nicht einzureichende, aber zu erstellende Gesuchsunterlagen für FoaZ auf der Meter- oder Spezialspur	10
3.3.5	Herleitung zu den einzureichenden Gesuchsunterlagen	11
4	Anhang B zur Risikoanalyse	14
5	Kommunikation zwischen den Beteiligten	15
5.1	EVU und BAV	15
5.2	EVU und HECH	15
5.3	EVU und ISB	15
5.4	HECH und BAV	15
6	Ablauf der Gesuchstellung	16
7	Schlussfolgerung	17

1 EINLEITUNG

1.1 Zusammenfassung

Der HECH ist der schweizerische Verband für historische Eisenbahnen. Unter seinem Dach werden schweizweit Fahrten mit historischen Schienenfahrzeugen durchgeführt – sowohl auf dem Normalspur- als auch auf dem Meter- und Spezialspurnetz. Für Fahrten, bei denen keine ausreichende Zugbeeinflussung vorhanden ist, ist gemäss geltenden Vorgaben die Erstellung einer Risikoanalyse erforderlich. Der HECH erstellt seit mehreren Jahren generische Risikoanalysen [1] [2], unter denen die Fahrzeuge, die beim HECH im Anhang B zur entsprechenden Risikoanalyse eingetragen sind, fahren dürfen. Zusätzlich verfasst der HECH jährlich einen Jahresbericht für die Fahrten unter der Risikoanalyse auf dem Normalspurnetz und einen für diejenigen auf dem Meter- und Spezialspurnetz.

Sowohl die Risikoanalysen als auch die Jahresberichte basieren auf der Richtlinie Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung (FoaZ) 2021 des Bundesamts für Verkehr (BAV) [3]. Im Dezember 2025 wurde eine neue Version der Richtlinie FoaZ [4] veröffentlicht. Diese neue Version bringt einige Änderungen mit sich, insbesondere gegenüber der Gesuchstellung der Fahrten und dem Reporting der Fahrten auf der Normalspur an den HECH. Das vorliegende Dokument zeigt die Änderungen sowie die damit verbundenen Konsequenzen auf.

1.2 Veranlassung

In der neuen Version der Richtlinie FoaZ [4] wurden einige Verantwortlichkeiten verschoben, Prozesse geändert (bspw. bei der Gesuchstellung) und Pflichten wurden erlassen. Die konkreten Auswirkungen und Änderungen sollen nun aufgezeigt werden, so dass die EVU, die unter den Risikoanalysen des HECH fahren, informiert werden können.

1.3 Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument soll die Änderungen aufgrund der neuen Version der Richtlinie FoaZ [4] in Bezug auf den HECH und die Anwender der generischen Risikoanalysen des HECH [1] [2] zusammenfassen. Dafür sollen die Änderungen erläutert und die Auswirkungen beschrieben werden, so dass sie an die EVU kommuniziert werden können.

1.4 Abkürzungen, Begriffe und Definitionen

Abkürzung / Begriff	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
FoaZ	Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung
HECH	Verband Historische Eisenbahnen Schweiz
ISB	Infrastrukturbetreiberin
RA	Risikoanalyse

Tabelle 1: Verwendete Abkürzungen

2 REFERENZEN

Nr.	Titel	Autor	Version / Datum	Doc-ID
[1]	Risikoanalyse Normalspur	Enotrac AG	2.0, 11.09.2024	ECH-234.06-002
[2]	Risikoanalyse Meter- und Speziaispur	Enotrac AG	1.0, 20.01.2022	ECH-234.05-001
[3]	Richtlinie für Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung	BAV	2.0, 01.01.2021	-
[4]	Richtlinie für Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung	BAV	3.0, 01.12.2025	-

Tabelle 2: Referenzen

3 VERSIONENVERGLEICH DER RICHTLINIEN FOAZ 2021 UND 2025

3.1 Aufsicht in der Betriebsphase

Dieser Abschnitt zur Aufsicht in der Betriebsphase gilt sowohl für Normal- als auch für Meter- und Spezialspurfahrten.

Änderung: In der neuen Version der Richtlinie für FoaZ [4] wurde ein zusätzlicher Abschnitt zur Aufsicht in der Betriebsphase hinzugefügt. Die Richtlinienversion aus 2021 [1] vermerkte nichts zu Stichprobenkontrollen, Audits, oder konkret zur Aufbewahrung der Unterlagen.

Konsequenz: Die EVU müssen damit rechnen, dass das BAV im Rahmen von Audits oder Betriebskontrollen stichprobenweise Unterlagen zu FoaZ der letzten fünf Jahre sichten möchte.

7.6 Aufsicht in der Betriebsphase

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

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

Abbildung 1: Auszug aus der Richtlinie FoaZ [4]

3.2 Rückmeldepflicht der Fahrten an den HECH

3.2.1 Normalspur

Änderung: Die frühere Pflicht der FoaZ 2021 [1], für historische Normalspurfahrten ohne Zugbeeinflussung die Kilometerleistung und Risikokennzahl innerhalb von 10 Tagen an HECH zu melden (s. Abbildung 2), entfällt vollständig und ersatzlos in der FoaZ 2025 [2]. Daraus folgt, dass das BAV die Erfassung der Kilometerleistung und der Risikokennzahlen nicht mehr erwartet. Der HECH ist jedoch weiterhin auf die Rückmeldungen der EVU angewiesen. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Erfassung der Kilometerleistung sowie der Risikokennzahlen in der Risikoanalyse des HECH [1] verankert sind, und die Risikoanalyse unter diesen Bedingungen vom BAV genehmigt wurde.

Konsequenz: Obwohl der Abschnitt bezüglich der Rückmeldepflicht aus der neuen Version der Richtlinie für FoaZ [3] gestrichen wurde, entfällt diese nur dem BAV gegenüber, **nicht** aber gegenüber dem HECH. Die EVU sind nach wie vor dazu verpflichtet, dem HECH die erbrachte Kilometerleistung, als auch die Risikokennzahlen innert 10 Tagen nach der Fahrt an die Adresse reporting@hech.ch zu melden.

~~Erfassen Kilometerleistung und Risikokennzahl bei HECH-Fahrten auf Normalspur:~~

~~Um die Entwicklung des Gesamtrisikos der Fahrten von historischen Zügen ohne Zugbeeinflussung auf dem Normalspurnetz der Schweiz in den nächsten Jahren zu erfassen und zu bewerten, hat die EVU die effektiv gefahrene Kilometerleistung pro Triebfahrzeug sowie die tatsächlich ermittelte Risikokennzahl pro Fahrt dem HECH innerhalb 10 Tagen nach der Fahrt zu melden. Die Risikokennzahl ist auf der Basis der «HECH-Risikokennzahlliste» zu ermitteln.~~

Abbildung 2: Abschnitt 7.6 Gesuch aus RL FoaZ 2021 wurde ersatzlos gestrichen

3.2.2 Meter- und Spezialspur

Änderung: Die Rückmeldepflicht der Fahrten auf dem Meter- und Spezialspurnetz ist weder in der Richtlinie FoaZ aus dem Jahr 2021 [3], noch in der Version 2025 [4], verankert. Jedoch besteht in der Risikoanalyse [2] die Massnahme Mn-04 (s. Abbildung 3). Insofern ändert sich für Fahrten auf dem Meter- und Spezialspurnetz nichts.

Konsequenz: keine Veränderung. Die EVU müssen ihre Fahrten wie bis anhin an die Adresse reporting@hech.ch des HECH melden.

Nr.	Massnahme	Wirkung	Human Factors
Mn-04	Die Kennzahlen (gefahrte km, gesammelte Risikokennzahlen) sowie das eingesetzte Tzf sind nach der Fahrt dem HECH mittels dem ausgefüllten Rückmeldeformular [7] mitzuteilen.	-	Organisationales lernen

Abbildung 3: Auszug aus der Risikoanalyse [2]

3.3 Gesuchstellung

3.3.1 Mögliche Anzahl beantragter Fahrten

Änderung: Bis anhin konnte das Gesuch für Fahrten wie im untenstehenden Ausschnitt aus Abschnitt 7.6 der Richtlinie FoaZ 2021 [3] gestellt werden:

Beruht das Gesuch auf einer generischen Risikoanalyse, kann die Ausnahme für Fahrten innerhalb der Gültigkeit der SiBe/SSC für maximal ein Jahr wie folgt beantragt werden:

- Einzelfahrten: Anzahl Fahrten an festgelegten Kalendertagen
- Gruppenfahrten: Anzahl Fahrten gemäss definiertem Jahresprogramm
- Verkehrsperiode: Anzahl Fahrten auf gleicher Strecke innerhalb einer definierten Verkehrsperiode.

Abbildung 4: Auszug aus Abschnitt 7.6 der Richtlinie FoaZ 2021 [3]

Neu können für die **Normalspurfahrten** die Gesuche wie im untenstehenden Ausschnitt der Richtlinie FoaZ 2025 [4] gestellt werden:

8.2 Generische Risikoanalyse

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

Abbildung 5: Auszug aus der Richtlinie FoaZ 2025 [4]

Unverändert können für die **Meter- und Spezialspurfahrten** die Gesuche wie im untenstehenden Ausschnitt der Richtlinie FoaZ 2025 [4] gestellt werden:

8.2.1 Relevante Bedingungen für die generische Risikoanalyse Meter- und Spezialspurbahnen

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

Abbildung 6: Auszug aus der Richtlinie FoaZ 2025 [4]

Konsequenz: Für Fahrten ohne FoaZ auf dem

- Normalspurnetz kann mittels eines einzigen Antrags die Bewilligung für die gesamte Gültigkeitsdauer der Risikoanalyse beantragt werden.
- Meter- und Spezialspurnetz kann unverändert mittels eines einzigen Antrags während der gesamten Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung / Single Safety Certificate, jedoch höchstens ein Jahr, beantragt werden.

3.3.2 Einzureichende Gesuchsunterlagen

Änderung: Die einzureichenden Unterlagen für die Gesuchstellung wurden mit der neuen Version der Richtlinie für FoaZ [4] überarbeitet. Tabelle 3 im Kapitel 3.3.5 stellt im Detail die Änderungen dar, die sich aus der überarbeiteten Richtlinie FoaZ 2025 [4] im Vergleich zur Version 2021 [3] ergeben. Der Fokus liegt dabei ausschliesslich auf Gesuchen, die auf einer generischen Risikoanalyse basieren, da diese für den HECH anwendbar sind. (Das Verfahren mit spezifischen Risikoanalysen unterscheidet sich nochmals von dem für die generischen Risikoanalysen.)

Konsequenz: Für die FoaZ auf der

- Normalspur ist künftig nur noch das Gesuchformular einzureichen, alle weitere Unterlagen müssen dem BAV nicht mehr eingereicht werden.
- Meter- und Spezialspur sind die Unterlagen abgesehen von der Plausibilisierung des EVU zur Stellungnahme der ISB unverändert einzureichen.

Zur Nachvollziehbarkeit dokumentiert Kapitel 3.3.5 die Herleitung zu obigen Aussagen detaillierter.

Die Rückmeldung der Fahrt an den HECH inklusive der erbrachten km-Leistung, dem eingesetzten Triebfahrzeug sowie der Risikokennzahl bleibt unverändert für die Normal- als auch für die Meter- und

Schmalspur obligatorisch. Dies ist durch die Risikoanalysen definiert, unabhängig davon, ob die Richtlinie FoaZ darauf hinweist.

3.3.3 Nicht einzureichende, aber zu erstellende Gesuchsunterlagen für FoaZ auf der Normalspur

Die einzureichenden Unterlagen wurden für FoaZ auf dem Normalspurnetz in der Richtlinie für FoaZ 2025 [4] reduziert (s.a. Kapitel 3.3.2).

Unabhängig davon müssen unverändert folgende Gesuchsunterlagen erstellt und bei den EVU intern abgelegt werden:

- Sicherheitsbericht
- Stellungnahme der ISB
- Plausibilisierung zur Stellungnahme der ISB durch den Gesuchsteller

7.3 Sicherheitsbericht

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

7.4 Anhörung ISB

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

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

Abbildung 7: Auszug aus der Richtlinie FoaZ 2025 [4]

3.3.4 Nicht einzureichende, aber zu erstellende Gesuchsunterlagen für FoaZ auf der Meter- oder Spezialspur

Die einzureichenden Unterlagen wurden für FoaZ auf dem Meter- oder Spezialspurnetz in der Richtlinie für FoaZ 2025 [4] reduziert (s.a. Kapitel 3.3.2).

Unabhängig davon muss unverändert folgendes Dokument für die Gesuchstellung erstellt und bei den EVU intern abgelegt werden:

- Plausibilisierung zur Stellungnahme der ISB durch den Gesuchsteller

7.4 Anhörung ISB

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

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

Abbildung 8: Auszug aus der Richtlinie FoaZ 2025 [4]

3.3.5 Herleitung zu den einzureichenden Gesuchsunterlagen

Zur Nachvollziehbarkeit sind untenstehend je ein Ausschnitt aus dem alten Gesuchformular sowie der neuen Version des Gesuchformulars eingefügt, wobei die vorherige Version des Gesuchformulars im Gegensatz zur neuen nicht zwischen Normal- und Meter-, resp. Spezialspur unterschieden hat.

Checkliste zum GESUCHSFORMULAR „Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung“

Folgende Unterlagen sind dem Gesuch beizulegen

- ☐ Gesuchformular rechtsgültig unterzeichnet (pdf-Format)
- ☐ Gesuchformular (word / doc.- Format; ohne Unterschrift)
- ☐ Risikoanalyse/Sicherheitsbericht unterzeichnet mit Angabe Ersteller und Datum
- ☐ Stellungnahmen Infrastrukturbetreiberinnen zu den geplanten Fahrten (ISB)
- ☐ Prüfbericht des Sachverständigen unterzeichnet und datiert
- ☐ Stellungnahme des Gesuchstellers zu allfälligen Massnahmen aus der Stellungnahme ISB und aus dem Prüfbericht des Sachverständigen

Bemerkung: Auch bei Gesucheingabe über die BAV-Webseite («E-Gesuch») sind die Gesuchformulare auszufüllen und einzureichen.

Abbildung 9: Checkliste gemäss des vorherigen Gesuchformulars für FoaZ

Checkliste zum GESUCHSFORMULAR „Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung“

Folgende Unterlagen sind dem Gesuch für **Normalspurbahnen** (generischen Risikoanalyse) beizulegen:

- ☐ Gesuchformular datiert und rechtsgültig unterzeichnet (pdf-Format)

(Angaben zu zugführenden Fahrzeugen und geplanten Fahrten sind nicht notwendig)

Folgende Unterlagen sind dem Gesuch für **Meter- und Spezialeisenbahnen** (generischen Risikoanalyse) beizulegen:

- ☐ Gesuchformular datiert und rechtsgültig unterzeichnet, (pdf-Format)
- ☐ Risikoanalyse datiert und unterzeichnet
- ☐ Sicherheitsbericht datiert und unterzeichnet
- ☐ Stellungnahmen Infrastrukturbetreiberinnen zu den geplanten Fahrten

Abbildung 10: Checkliste gemäss des neuen Gesuchformulars für FoaZ

Dies entspricht für die Normalspur auch den Angaben in der FoaZ 2025 [4]:

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

- Gesuchsformular für generische RA; rechtsgültig unterzeichnet

Abbildung 11: Ausschnitt aus Abschnitt 8.2 der Richtlinie für FoaZ [4]

Dies entspricht ebenfalls für die Meter- und Spezialeisenbahn den Angaben in der FoaZ 2025 [4]:

Dazu muss das Gesuch enthalten:

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

Abbildung 12: Ausschnitt aus Abschnitt 8.2.1 der Richtlinie für FoaZ [4]

Zur Zusammenfassung der Änderungen ist in der Tabelle 3 in Bezug auf die FoaZ 2025 [4] ersichtlich:

- ob es eine Neuerung gibt oder nicht,
- ob das Dokument einzureichen ist oder nicht,
- wo spezifische zusätzliche Anforderungen bestehen,
- und wo frühere Pflichten wegfallen.

Einzureichende Unterlagen	Meter- und Spezialspur	Normalspur
Gesuchformular zur Einreichung des Gesuchs beim BAV; durch das EVU zu erstellen	Prozess unverändert, neue Vorlage des Gesuchformulars Einzureichen	Prozess unverändert, neue Vorlage des Gesuchformulars Einzureichen
Einzureichende Unterlagen: Risikoanalyse unterzeichnet mit Angabe Ersteller und Datum	Unverändert Einzureichen	Neu: die Risikoanalyse muss nicht mehr eingereicht werden
Einzureichende Unterlagen: Sicherheitsbericht unterzeichnet mit Angabe Ersteller und Datum	Unverändert Einzureichen	Neu: der Sicherheitsbericht muss nicht mehr eingereicht werden
Einzureichende Unterlagen: Stellungnahme ISB zu der/den geplanten Fahrt/en	Unverändert Einzureichen	Neu: die Stellungnahme der ISB muss nicht mehr eingereicht werden (ist jedoch trotzdem zu erstellen)
Einzureichende Unterlagen: Prüfbericht des Sachverständigen	Unverändert Nicht einzureichen	Unverändert Nicht einzureichen (ist jedoch trotzdem zu erstellen)
Einzureichende Unterlagen: Stellungnahme des Gesuchstellers zu allfälligen Massnahmen aus der Stellungnahme ISB und aus dem Prüfbericht des Sachverständigen	Neu: die Stellungnahme des Gesuchstellers muss nicht mehr eingereicht werden (ist jedoch trotzdem zu erstellen)	Neu: die Stellungnahme des Gesuchstellers muss nicht mehr eingereicht werden (ist jedoch trotzdem zu erstellen)

Tabelle 3: Unterlagen bei einer Gesuchstellung

4 ANHANG B ZUR RISIKOANALYSE

Der Anhang B zu den generischen Risikoanalysen listet die EVU, Triebfahrzeuge und Infrastrukturbetreiberinnen. Unverändert gilt, dass Triebfahrzeuge und EVU, die FoaZ durchführen möchten, im Anhang B gelistet sein müssen, um unter der generischen Risikoanalyse des HECH fahren zu dürfen. Das heisst, die generische Risikoanalyse des HECH gilt nur für Triebfahrzeuge und EVU, die im Anhang B aufgeführt sind. Die mögliche Anzahl der gelisteten Triebfahrzeuge ist nicht (mehr) beschränkt.

Wenn

- ein Triebfahrzeug, das bei einer FoaZ eingesetzt werden soll, oder
- ein EVU, das FoaZ durchführen möchte,

noch nicht im Anhang B vermerkt ist, muss der HECH zur Aufnahme in den Anhang B kontaktiert werden.

Das bedeutet:

- Triebfahrzeuge und EVU, die im Anhang B gelistet sind, dürfen unter der generischen Risikoanalyse des HECH FoaZ durchführen.
- Ein Triebfahrzeug oder EVU, das im Anhang B **nicht** gelistet ist, darf **keine** FoaZ unter der generischen Risikoanalyse des HECH durchführen.
- Der HECH darf zur Aufnahme von neuen Triebfahrzeugen oder EVU kontaktiert werden.

Der HECH führt den Anhang B laufend nach und gibt jeweils am Anfang des Kalenderjahres eine neue Version heraus. Mutationen sind jedoch auch unter dem Jahr möglich.

5 KOMMUNIKATION ZWISCHEN DEN BETEILIGTEN

5.1 EVU und BAV

Die EVU haben bezüglich der FoaZ zwei Berührungspunkte mit dem BAV:

1. Die Gesuchstellung: siehe diesbezüglich Kapitel 3.3. Die EVU müssen das Gesuchformular ausfüllen und mit allenfalls weiteren benötigten Unterlagen elektronisch an das BAV einreichen.
2. Die Audits: siehe diesbezüglich Kapitel 3.1. Das BAV führt bei den EVU regelmässig Audits durch. Bei diesen müssen die EVU die Unterlagen zu FoaZ mindestens aus den letzten fünf Jahren vorweisen können.

5.2 EVU und HECH

Die EVU haben bezüglich FoaZ folgende Berührungspunkte mit dem HECH, wobei die Reihenfolge der Punkte wesentlich und zu beachten ist:

1. Die Triebfahrzeuge und EVU müssen im Anhang B zur generischen Risikoanalyse gelistet sein, siehe diesbezüglich Kapitel 4. Die EVU müssen für Aufnahmen im Anhang B oder bezüglich Änderungen den HECH kontaktieren.
2. Die EVU müssen dem HECH die Fahrt inklusive der erbrachten km-Leistung, dem eingesetzten Triebfahrzeug sowie der Risikokennzahl rückmelden. Dazu muss das EVU nach jeder Fahrt ein ausgefülltes Rückmeldeformular an die Adresse reporting@hech.ch vom HECH übermitteln.

5.3 EVU und ISB

Die EVU haben bezüglich den FoaZ die nachstehenden Berührungspunkte mit den ISB:

1. Vor der Fahrt muss das EVU den Sicherheitsbericht sowie das ausgefüllte Gesuchformular der ISB zur Stellungnahme vorlegen. Die ISB nimmt daraufhin schriftlich Stellung.
2. Die Trassen sind unverändert zu bestellen.

5.4 HECH und BAV

Der HECH hat bezüglich FoaZ die folgenden Berührungspunkte mit dem BAV:

1. Aktualisierung der generischen Risikoanalysen mit frühzeitigem Einbezug des BAV alle fünf Jahre.

6 ABLAUF DER GESUCHSTELLUNG

Nachfolgende Abbildung 13 fasst den Ablauf der Gesuchstellung sowie die benötigten Unterlagen zusammen. Insbesondere die Rückmeldung der Fahrten an den HECH (mittels der Mailadresse reporting@hech.ch) ist zu beachten.

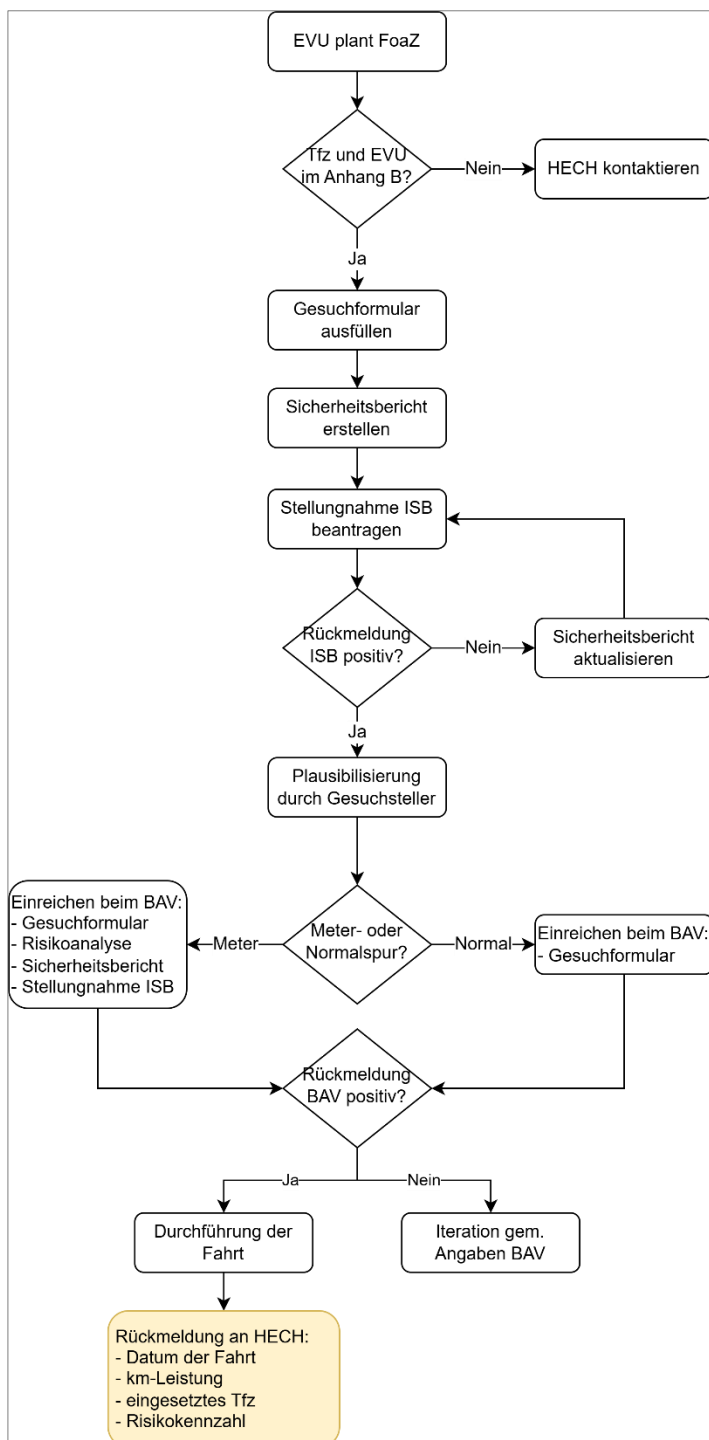


Abbildung 13: Ablauf der Gesuchstellung

7 SCHLUSSFOLGERUNG

Die neue Version der Richtlinie FoaZ 2025 [4] bringt für die unter den generischen Risikoanalysen des HECH fahrenden EVU sowohl Vereinfachungen als auch präzisere Anforderungen mit sich. Während insbesondere für Normalspurfahrten der Umfang der einzureichenden Gesuchsunterlagen deutlich reduziert wurde, bleibt der Umfang der Gesuchsunterlagen für die Fahrten auf dem Meter- und Spezialspurnetz identisch. Die grundlegenden Pflichten zur Rückmeldung der Fahrten gegenüber dem HECH bleiben sowohl für die Normal- als auch für die Meter- und Spezialspur unverändert bestehen. Diese resultieren nicht aus der Richtlinie selbst, sondern aus den genehmigten Risikoanalysen des HECH und behalten daher weiterhin volle Gültigkeit.

Die neu eingeführten Bestimmungen zur Aufsicht in der Betriebsphase führen dazu, dass EVU künftig mit stichprobenweisen Kontrollen des BAV bezüglich FoaZ rechnen müssen. Dies unterstreicht die Bedeutung einer konsequenten und vollständigen Dokumentation der durchgeführten Fahrten.

Zudem ermöglicht die FoaZ 2025 für Normalspurfahrten eine Vereinfachung des Bewilligungsprozesses, indem mit einem einzigen Gesuch die gesamte Gültigkeitsdauer der Risikoanalyse abgedeckt werden kann. Für Meter- und Spezialspurfahrten hingegen bleibt der Gesuchsprozess unverändert.

Insgesamt führen die Neuerungen zu einer administrativen Entlastung beim BAV, insbesondere bei Gesuchstellungen für Normalspurfahrten, ohne jedoch die Verantwortung der EVU in Bezug auf die Einhaltung der Risikoanalyse oder die Meldung der relevanten Daten an den HECH zu reduzieren.

Für die tatsächliche und systematisch nachvollziehbare Einhaltung der Risikoanalyse mit allen damit verbundenen Massnahmen wird mit der Änderung ein Grossteil der Verantwortung dem HECH überlassen.