



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Bundesamt für Verkehr, 30. September 2026

Jahresbericht Bundesamt für Verkehr (BAV) - Berichtsjahr 2025

Bericht gemäss Art. 5h Eisenbahnverordnung (EBV) / Artikel 19
Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit



Foto © ASP



BAV-D-298B3401/470

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes	3
1.2	Wichtigste Schlussfolgerungen für das Berichtsjahr	3
2	Englische Zusammenfassung	4
3	Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext.....	5
3.1	Strategie und Planungsaktivitäten.....	5
3.2	Sicherheitsempfehlungen.....	5
3.3	Sicherheitsmassnahmen, die unabhängig von Empfehlungen umgesetzt wurden	6
3.4	Sicherheit im Kontext Organisation	9
4	Sicherheitsleistung.....	12
5	EU-Gesetzgebung und Regulierung.....	16
5.1	Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen	16
5.2	Abweichungen gemäss Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798	17
6	Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen	18
6.1	Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen	18
6.2	Fahrzeuggenehmigungen.....	19
6.3	Zuständige Stellen für die Instandhaltung (ECM)	19
6.4	Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen.....	19
6.5	Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen.....	19
6.6	Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsaufsichtsbehörden	20
6.7	Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen.....	20
7	Überwachung.....	22
7.1	Strategie, Planung, Verfahren und Entscheidungsfindung	22
7.2	Ergebnisse der Überwachung	22
7.3	Koordination und Zusammenarbeit	24
8	Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)	25
8.1	Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme (CSM SMS).....	25
8.2	Anwendung der CSM für die Risikobewertung (CSM RA).....	25
8.3	Anwendung der CSM für die Kontrolle (CSM MON).....	25
8.4	Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union.....	25
9	Sicherheitskultur.....	26
9.1	Bewertung und Kontrolle der Sicherheitskultur.....	26
9.2	Initiativen und Projekte zur Verbesserung der Sicherheitskultur.....	26
9.3	Kommunikation Sicherheitskultur.....	26
	Anhang 1: Fortschritte bei der Interoperabilität.....	27
	Anhang 2: Gemeinsame Sicherheitsindikatoren.....	29
	Anhang 3: Verzeichnis der Abkürzungen	32

1 Einleitung

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist die Sicherheitsaufsichtsbehörde für den gesamten öffentlichen Verkehr sowie den Schienengüterverkehr in der Schweiz. Es setzt sich in vielfältiger Weise für die Sicherheit ein und informiert regelmässig über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr. Hierzu publiziert es jährlich einen Sicherheitsbericht, in welchem es über seine Tätigkeit Rechenschaft ablegt und den Stand und die Entwicklung der Sicherheit aufzeigt¹. Ergänzend veröffentlicht das BAV gemäss Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit den vorliegenden Jahresbericht als nationale Sicherheitsaufsichtsbehörde im Eisenbahnbereich.

1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes

Dieser Bericht fokussiert sich entsprechend den Vorgaben der Richtlinie (EU) über Eisenbahnsicherheit bzw. gemäss Art. 5h der Schweizerischen Eisenbahnverordnung (SR 742.141.1) insbesondere auf folgende Aspekte:

- Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschliesslich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1;
- wichtige Änderungen an Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschliesslich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- die nach Artikel 15 beschlossenen Ausnahmen;
- die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

Dieser Bericht basiert hinsichtlich Struktur und Aufbau auf der Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Die Inhalte wurden aus dem Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr 2024 übernommen. Dieser umfasst alle öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz sowie den Schienengüterverkehr.

Zielgruppe des Berichts ist die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), der Eisenbahnsektor in der Schweiz und in Europa.

Der Jahresbericht BAV wird auf der Homepage des BAV publiziert.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen für das Berichtsjahr

Die Anzahl der CSI-Unfälle im Eisenbahnverkehr ist im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Es ereigneten sich 38 CSI-Unfälle (im Vorjahr 52) mit total 11 Todesopfern und 14 Schwerverletzten. Weiter erfreulich ist, dass auch im 2025 keine Reisenden ums Leben kamen. Der Sicherheitsstand war damit weiterhin auf hohem Niveau.

Die Hauptursache der Ereignisse sind weiterhin menschliche Fehlhandlungen. Den höchsten Rückgang gegenüber dem Vorjahr verzeichneten die Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt war (ohne Suizide). Nichtsdestotrotz wurden dabei 9 unbefugte Personen tödlich und 8 schwer verletzt (im Vorjahr 21 bzw. 15), die sich unerlaubt auf dem Trasse von Eisenbahnen aufhielten.

2025 blieb auch die Nachbearbeitung des Unfalls im Gotthard-Basistunnel vom August 2023 ein wichtiges Thema. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes veröffentlichte ihren Bericht, woraufhin das BAV Sicherheitsmassnahmen anordnete. Verschiedene Halter und Instandhaltungsverantwortliche

¹ www.bav.admin.ch/de/sicherheit

reichten beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen die Verfügung ein. Die Verfügung wurde dementsprechend nicht durchgesetzt. Parallel arbeitet das BAV mit seinen europäischen Partnern an gemeinsamen Lösungen. Die SBB hat ihrerseits Entgleisungsdetektoren an den Tunnelportalen installiert, um das Schadensausmass bei künftigen Vorfällen zu reduzieren.

Im internationalen Vergleich bleibt der Eisenbahnverkehr in der Schweiz bezüglich Sicherheit in den vordersten Rängen. Die Schweiz liegt in der aktuellen Beobachtungsperiode auf Rang 3 hinter dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden. Damit ist das Ziel, zu den besten Ländern Europas zu gehören, weiterhin erfüllt. Bezüglich getöteter und schwerverletzter Fahrgäste ist die Schweiz im europäischen Vergleich aktuell sogar das sicherste Land.

2 Englische Zusammenfassung

The number of railway CSI-accidents fell significantly in 2025 compared with the previous year. There were 38 CSI-accidents (52 in the previous year), resulting in a total of 11 fatalities and 14 people seriously injured. It is also encouraging to note that no passengers lost their lives in 2025. Safety standards therefore remained at a high level.

Human error remains the main cause of these accidents. The sharpest year-on-year decline was recorded in accidents resulting in personal injury involving a moving railway vehicle (excluding suicides).

Nevertheless, 9 unauthorised persons were killed and 8 seriously injured (21 and 15 respectively in the previous year) whilst trespassing on railway tracks.

In 2025, the follow-up to the accident in the Gotthard Base Tunnel in August 2023 remained a key issue. The National Investigation Body published its report, following which the FOT ordered safety measures. Various operators and maintenance managers lodged appeals against the decision with the Federal Administrative Court. Consequently, the decision was not implemented. In parallel, the FOT is working with its European partners on a joint Europe-wide solution. For its part, SBB has installed derailment detectors at the tunnel portals to reduce the extent of damage in the event of future incidents.

In an international comparison, railway transport in Switzerland remains among the leaders in terms of safety. In the current monitoring period, Switzerland ranks third behind the United Kingdom and the Netherlands. This means that the objective of being among the best countries in Europe continues to be met. In terms of passengers killed or seriously injured, Switzerland is currently even the safest country in Europe.

3 Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

3.1 Strategie und Planungsaktivitäten

Das BAV verfolgt in seiner Amtsstrategie bei der Sicherheitsaufsicht bis 2030 folgende Ziele:

- Die Sicherheit der Eisenbahnen in der Schweiz ist im europäischen Vergleich sehr gut.
- Das Sicherheitsniveau im öV der Schweiz bleibt mindestens gleich hoch.
- Die Unternehmen der öV-Branche nehmen ihre Sicherheitsverantwortung wahr.
- Die Verfügbarkeit der Anlagen und Fahrzeuge ist hoch.
- Eine stabile Energieversorgung ist nachhaltig sichergestellt.
- Die Verfahrenssicherheit ist dank klarer hoheitlicher Vorgaben hoch.
- Alle Störfallrisiken (Personen) sind tragbar.
- Die Richtlinie Cybersicherheit Eisenbahn wird in der Eisenbahnbranche berücksichtigt. Es werden diverse Schutzmassnahmen umgesetzt.

Dabei werden folgende Vorhaben umgesetzt:

- Förderung der ETCS-Technologie / ETCS Level 2-Strategie; Digitalisierung Bahnsystem
- Durchführung einer Wirkungsanalyse zu den Sanierungsprogrammen
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Sicherheit auf Bahnperons
- Weiterentwicklung der Regelwerke für Sicherheit und Interoperabilität
- Risikoorientierte Überprüfung von Bewilligungsgesuchen (präventive Aufsicht)
- Grundlagenentwicklung für den Bereich «Zugförderung»
- Überwachung der öV-Unternehmen in der Betriebsphase
- Aktive Beteiligung des BAV in Gremien der EU und der OTIF

Im Dokument «Sicherheitspolitik BAV»² sind die sicherheitspolitischen Grundsätze des BAV zur Wahrnehmung der Sicherheitsaufsicht im öffentlichen Verkehr definiert.

Die Umsetzung seiner Zielsetzung plant und überwacht das BAV, indem es die Einhaltung der Sicherheitsziele im öffentlichen Verkehr kontinuierlich beobachtet. Die Sektion Risikomanagement und Führungsunterstützung überprüft das Sicherheitsniveau mittels Sicherheitsindikatoren kontinuierlich. Sinkt das Sicherheitsniveau, evaluiert das BAV Präventions- und Sanierungsmassnahmen.

Das BAV pflegt einen engen Austausch mit der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) und mit anderen in- und ausländischen Sicherheitsaufsichtsbehörden.

3.2 Sicherheitsempfehlungen

Im Jahr 2025 hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST (NIB CH) den Abschlussbericht über die Entgleisung eines Güterzuges im Gotthard-Basistunnel am 10. August 2023 veröffentlicht. In diesem Bericht richtet sie drei Sicherheitsempfehlungen an die Europäische Eisenbahnagentur ERA.

Eine Sicherheitsempfehlung richtet sich an das BAV. Dieses soll sicherstellen, dass die Infrastrukturbetreiberinnen, die Weichen mit oberhalb der Schwellenoberkante liegenden Verschlussvorrichtungen betreiben, das Risiko einer mechanischen Beschädigung dieser Vorrichtungen bewerten und gegebenenfalls reduzieren. Diese Sicherheitsempfehlung befindet sich aktuell

I in der Umsetzung.

² Publiziert auf der Homepage des BAV: www.bav.admin.ch/de/sicherheit (Konzepte)

3.3 Sicherheitsmassnahmen, die unabhängig von Empfehlungen umgesetzt wurden

Massnahmen im Nachgang zur Entgleisung im Gotthard-Basistunnel

Auf der Basis des im Juni 2025 publizierten Untersuchungsberichts zur Entgleisung im Gotthard-Basistunnel verfügte das BAV im September 2025 Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Güterverkehr. Diese sollen es insbesondere ermöglichen, beschädigte Radsätze besser zu erkennen und zu behandeln. Weiter müssen die Halter und Instandhaltungsverantwortlichen die präventiven technischen Untersuchungen der Güterwagen verstärken. Auf Grund neuer Erkenntnisse der Branche passte das BAV die Verfügung im Oktober 2025 zweimal an. Verschiedene Halter und Instandhaltungsverantwortliche reichten beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerden gegen die Verfügung ein. Entsprechend konnte die Verfügung bisher nicht durchgesetzt werden.

Das BAV ist bestrebt, gemeinsam mit den Akteuren im europäischen Güterverkehr und in Absprache mit der europäischen Eisenbahnagentur ERA eine einvernehmliche und für alle Seiten akzeptable Lösung zur Erhöhung der Sicherheit im Güterverkehr zu erarbeiten. Dazu beteiligten sich die Fachspezialisten des BAV im Jahr 2025 intensiv an den Arbeiten in den Gremien des Joint Network Secretariat (JNS) der ERA. Im Schlussbericht (V.4.0.) vom Dezember 2025 bzw. V.4.1 vom Januar 2026 übernahm das JNS wichtige Punkte aus der Verfügung des BAV. Die Diskussionen insbesondere zur präventiven wagen-technischen Untersuchung von Güterwagen müssen jedoch im Jahr 2026 fortgeführt werden.

Die SBB hat im Jahr 2025 beim BAV ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht, um die Spurwechselweichen bei den Portalen des Gotthard-Basistunnels streckenseitig mit Entgleisungsdetektoren zu schützen. Diese wurden von der SBB entwickelt und im Frühjahr 2026 installiert. Sie können dazu beitragen, das Schadensausmass nach Entgleisungen zu verringern.

Arbeitsstellensicherheit

Das BAV hat 2025 die Schwerpunktüberwachung der Arbeitsstellensicherheit im bisherigen Rahmen weitergeführt. Darüber hinaus setzte das BAV die Diskussion mit den europäischen nationalen Sicherheitsaufsichtsbehörden (NSA) zum Thema Arbeitsstellensicherheit fort. Zudem hat das BAV im Berichtsjahr die Arbeiten für die nächste Revision der Fahrdienstvorschriften der Eisenbahn aufgenommen. Die Arbeitsstellensicherheit ist hierbei ein Schwerpunktthema, nicht nur auf CH-Ebene, sondern auch auf EU-Ebene.

Cybersicherheit

Das BAV hat 2025 die Zahl der Prüfungen zur Cybersicherheit im Rahmen der Sicherheitsüberwachung bei Eisenbahnunternehmen erhöht. Zudem hat es die Überwachung zu diesem Thema standardisiert und kann dadurch die Unternehmen besser miteinander vergleichen. Bei der SBB konnte eine Sicherheitsorganisation aufgebaut werden, das Rail Information Sharing and Analysis Center (Rail ISAC). Das Ziel von Rail ISAC ist sektorspezifisches Wissen im Bereich Cybersicherheit zu bündeln und die Fähigkeiten für die Eisenbahnunternehmen verfügbar zu machen. Diese Organisation berät und unterstützt die gesamte Schweizer Bahnbranche bei Cyberangriffen. Das Rail ISAC nahm am 1. Mai 2025 seinen aktiven Betrieb auf und steht seither rund um die Uhr mit einem Pikettdienst zur Verfügung.

Das BAV stellte im Berichtsjahr fest, dass der Reifegrad der Transportunternehmen im Bereich Cybersicherheit gestiegen ist, auch die Fachkompetenzen haben deutlich zugenommen. Um die Ziele der Nationalen Cybersicherheitsstrategie zu erreichen – insbesondere die Selbstbefähigung der einzelnen Transportunternehmen – sind weitere Anstrengungen notwendig.

Signalfälle

Ein Signalfall ist eine Fehlhandlung gegen ein Halt zeigendes Haupt- oder Rangiersignal. Bei den Hauptsignalen werden schwerwiegende Folgen in der Regel durch technische Einrichtungen (Zugbeeinflussungssysteme) verhindert, bei den Rangiersignalen gibt es keine solchen Installationen. Deshalb wurde eine Warn-App (WaRa) entwickelt, welche das Überfahren eines Halt zeigenden Rangiersignals erkennt und dem Personal anzeigt. Das BAV hat die Einführung dieser Warn-App unterstützt.

Der Einsatz von WaRa wirkt sich positiv an Bahnhöfen mit grosser Nutzungsquote auf die Entwicklung der Zwergsignalfälle aus. Die grossen Formationsbahnhöfe sind noch nicht für WaRa verfügbar und ein Teil der Lokführer werden erst im Verlauf des Jahres 2026 ausgerüstet.

Die Branche evaluiert die Anwendung von WaRa laufend und leitet individuelle und generelle Massnahmen (Schulung, Sensibilisierung, etc.) ab.

Sicherheitsmanagementsysteme Eisenbahnunternehmen und Entwicklung der Sicherheitskultur

Das Eisenbahngesetz schreibt vor, dass die Eisenbahnunternehmen mit einem Sicherheitsmanagementsystem (SMS) den sicheren Bau und Betrieb der Infrastruktur und die sichere Durchführung des Eisenbahnverkehrs gewährleisten müssen. Mit dem SMS müssen sie insbesondere die Beherrschung von Risiken sowie das Management von Kompetenzen und von Lieferanten regeln.

Das BAV stellte im Berichtsjahr fest, dass Unternehmen, die bereits über eine etablierte SMS-Prozessstruktur verfügen, sicherheitsmässig deutlich besser unterwegs sind als Unternehmen ohne oder mit noch nicht genügenden SMS. Bei einigen Unternehmen stagnierte im Berichtsjahr die Einführung des SMS oder die Situation verschlechterte sich sogar. Das BAV musste deshalb bei der Erneuerung der Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen mehrere Zertifikate zeitlich beschränken. Im Fall von Schwierigkeiten bei der Weiterentwicklung des SMS nahm das BAV verstärkt die oberste Führung der Eisenbahnunternehmen in die Pflicht.

Im Fokus steht auch die Sicherheitskultur. Die Unternehmen sollten die Mitarbeitenden ermutigen, das SMS zu «leben» und die Sicherheit zu fördern, indem sie z.B. gefährliche Ereignisse melden und sicherheitsrelevante Informationen teilen. Daraus können die Organisationen lernen und sich entwickeln.

Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, eine positive Sicherheitskultur zu unterstützen. Ausserdem müssen sie über eine Strategie zur ständigen Verbesserung ihrer Sicherheitskultur verfügen. Das BAV überprüft im Rahmen von Audits die Inhalte sowie die Umsetzung dieser Strategie. Im Berichtsjahr führte das BAV bei sieben Eisenbahnunternehmen Überwachungstätigkeiten zur Sicherheitskultur durch. Es zeigte sich, dass einzelne Unternehmen bereits über sehr gute Grundlagen verfügen. Bei anderen fehlt eine eindeutige Strategie und die systematische Herangehensweise noch. Es zeigte sich auch, dass in Unternehmen, bei denen die oberste Leitung die entsprechende Verantwortung übernimmt, die Ergebnisse deutlich positiver ausfallen als bei denjenigen, die sich mit dem Thema noch nicht in der erforderlichen Tiefe auseinandergesetzt haben.

ERA-Audit

Das BAV hatte sich Ende 2024 zum zweiten Mal freiwillig in seiner Rolle als Sicherheitsaufsichtsbehörde durch die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) auditieren lassen. Dieses Audit wurde im Mai 2025 offiziell abgeschlossen. Der Audit-Befund fiel insgesamt positiv aus, die ERA stellte dem BAV als Nationale Sicherheitsbehörde ein gutes Zeugnis aus.

Das BAV hat zu den von der ERA festgestellten Mängeln einen Massnahmenplan erarbeitet und bereits im Berichtsjahr damit begonnen, einzelne Massnahmen umzusetzen.

So sollen z.B. die Verfahren zur Erteilung von Betriebsbewilligungen für Bahninfrastrukturbauten weiter mit den Vorgaben der EU harmonisiert werden. Weiter soll in den Prozessen für Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für den internationalen Bahnverkehr, die seit 2019 über den One-Stop-Shop der ERA ablaufen, der Datenaustausch zwischen ERA und BAV weiter verbessert werden.

Optimierung der Sicherheit im Autoverlad

Im Berichtsjahr hat das BAV zwei Branchentreffen zur Optimierung der Sicherheit im Autoverlad durchgeführt. Die drei Betreiber BLS (Lötschberg, Simplon), MGB (Furka) und RhB (Vereina) haben verschiedene Massnahmen zur weiteren Senkung des Risikos ergriffen. Sie streben unter anderem eine Vereinheitlichung der Abläufe und der Fahrgastinformation an. Damit wissen die Nutzerinnen und Nutzer, wie sie sich im Interesse der Sicherheit richtig verhalten. Weitere Massnahmen sind beispielsweise die Beförderung der Lkw-Fahrer im Begleitwagen statt in der Lkw-Kabine oder die systematisierte Überprüfung der Fahrleitung. Für die automatische Erkennung von LKW-Antennen wurde eine Hochschule gesucht, um eine Studie zu erarbeiten.

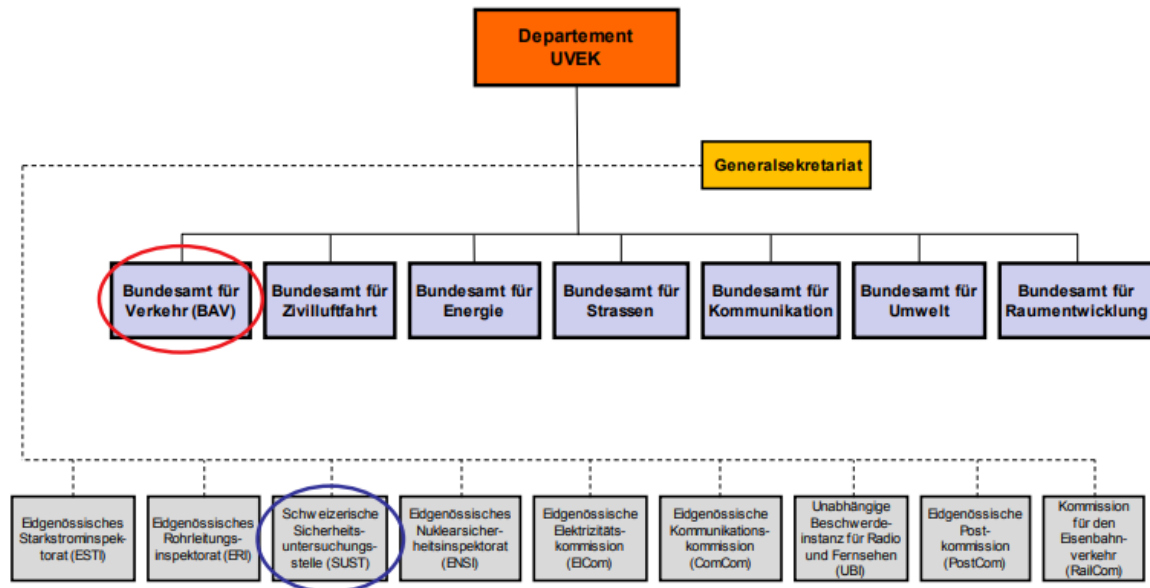
Massnahmen bei Tankcontainern

Das BAV hat an der Gemeinsamen Tagung der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) im Herbst 2025 auf zwei Vorfälle mit Tankcontainern aufmerksam gemacht. Ziel war, die Behörden der anderen Länder und die Branche für die Problematik zu sensibilisieren. Das entsprechende Arbeitsdokument (OTIF/RID/RC/2025/45) wurde vom BAV in Absprache mit der SUST und dem ASTRA erarbeitet und ist unter folgendem Link zu finden: [Sichtprüfung der Blechaussenhülle von Tankcontainern](#). Bei den Vorfällen hatte sich die Blechverschalung während der Zugfahrt gelöst. Die SUST untersucht die beiden Fälle und wird 2026 einen Abschlussbericht publizieren.

3.4 Sicherheit im Kontext Organisation

Departement UVEK [→ Ministry]

Der öffentliche Verkehr und damit auch der Eisenbahnverkehr sind thematisch beim Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation angesiedelt.



Organigramm Departement UVEK [→ Ministry]

Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) [→ NIB]

Die SUST ist als ausserparlamentarische Kommission organisiert und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) unabhängig. Die SUST richtet Sicherheitsempfehlungen an die Aufsichtsbehörde BAV. Das BAV prüft die Sicherheitsempfehlungen der SUST und setzt sie nach Möglichkeit um. Basierend auf Art. 8 Abs. 3 der delegierten Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission hat das BAV die Zusammenarbeit mit der SUST in einer schriftlichen Vereinbarung geregelt.

Bundesamt für Verkehr (BAV) [→ NSA]

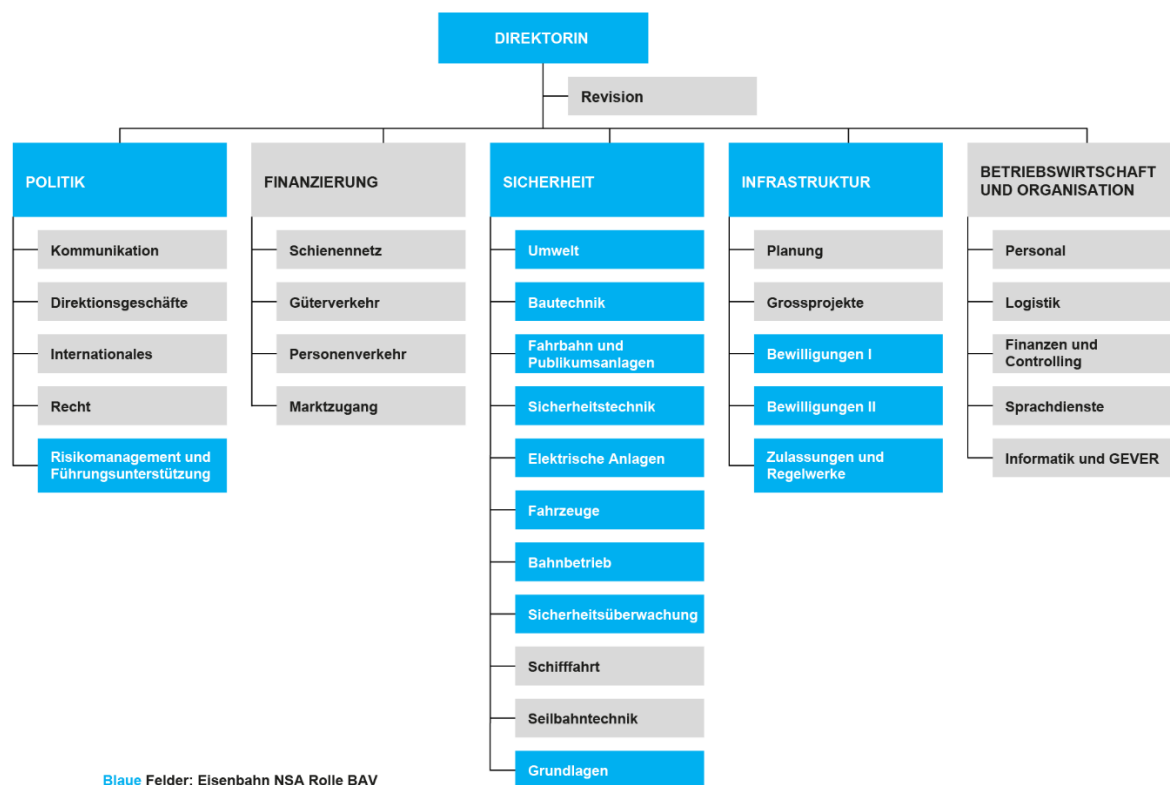
Das Bundesamt für Verkehr hat die Rolle eines Ministeriums für den öffentlichen Verkehr und ist in diesem Zusammenhang auch die zuständige Sicherheitsaufsichtsbehörde für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz (s. NSA-Rolle im Blau im Organigramm unten). Die Aufgaben der Sicherheitsaufsichtsbehörden sind in Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG bzw. der Richtlinie (EU) 2016/7981 („Sicherheitsrichtlinie“) aufgeführt:

- Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von strukturellen Teilsystemen nach der Richtlinie über Interoperabilität des Eisenbahnsystems (Richtlinie (EU) 2016/797),
- Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für Fahrzeuge, die noch nicht Gegenstand einer TSI sind,
- Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber,
- Unterstützung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen,
- Beaufsichtigung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern,
- Beobachtung und Weiterentwicklung des eisenbahnrechtlichen Rahmens hinsichtlich der Sicherheit, einschliesslich der nationalen Sicherheitsvorschriften,
- Registrierung von Fahrzeugen im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister,

- Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer.

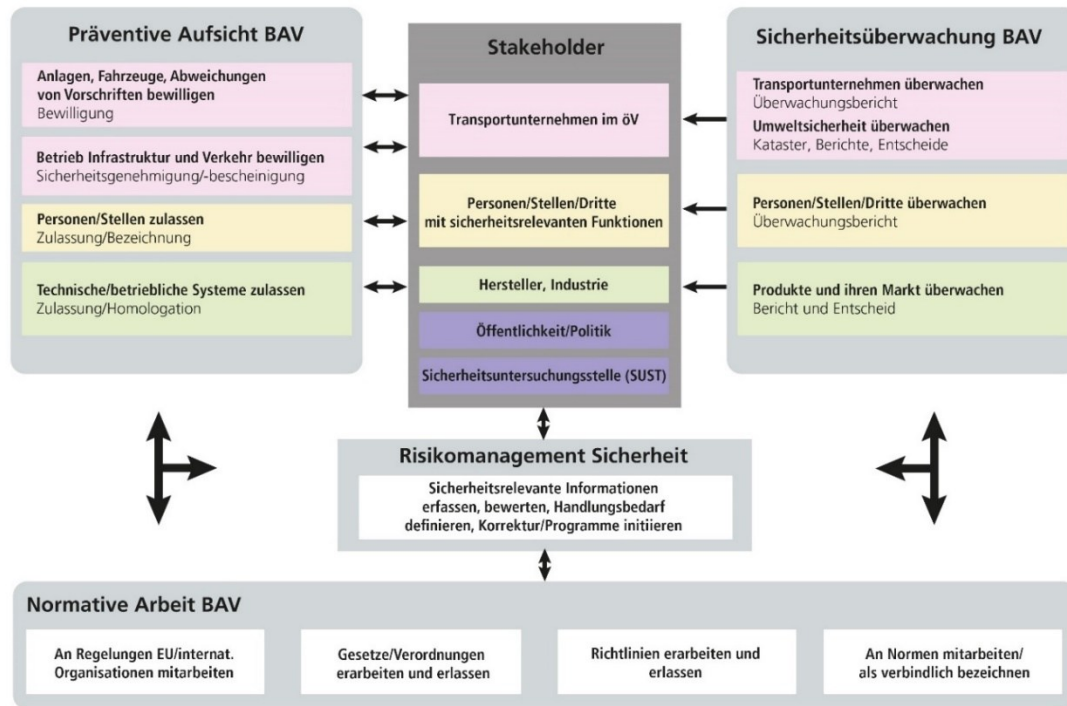
Neben diesen Aufgaben hat das BAV auf Basis der schweizerischen Gesetzgebung weitere Zuständigkeiten mit Sicherheitsrelevanz, wie zum Beispiel die Plangenehmigung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen, die Bewilligung von Fördermitteln des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur, oder Tätigkeiten im Bereich Gefahrgut.

Das Bundesamt für Verkehr [-> NSA CH] ist wie folgt organisiert (Stand 31.12.2015):



Organigramm Bundesamt für Verkehr, Stand 31.12.2025 [-> NSA CH]

Organisation der Sicherheitsaufsicht durch das BAV:



Kompetenzmanagement Mitarbeiter BAV

Das zweite ERA-Audit im 2025 ergab, dass das BAV in seiner NSA-Rolle sein Kompetenzmanagement-System gut weiterentwickelt und implementiert hat.

Das Kompetenzmanagementsystem des BAV entwickelt sich weiter auch im Rahmen/im Kontext des allgemeinen Kompetenzmanagementsystems der Bundesverwaltung.

4 Sicherheitsleistung

Unfallgeschehen 2025

Nachdem die Zahl der signifikanten CSI-Unfälle im Jahr 2024 einen Höhepunkt erreicht hatte, hat die Zahl des Jahres 2025 eine der tiefsten Werte erreicht. Dazu trug am deutlichsten die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten bei, die eine der tiefsten Werte ausweist. Die Zahl der tödlichen Unfälle liegt im Schwankungsbereich der letzten Jahre und ist damit auf dem durchschnittlichen Niveau stabil.

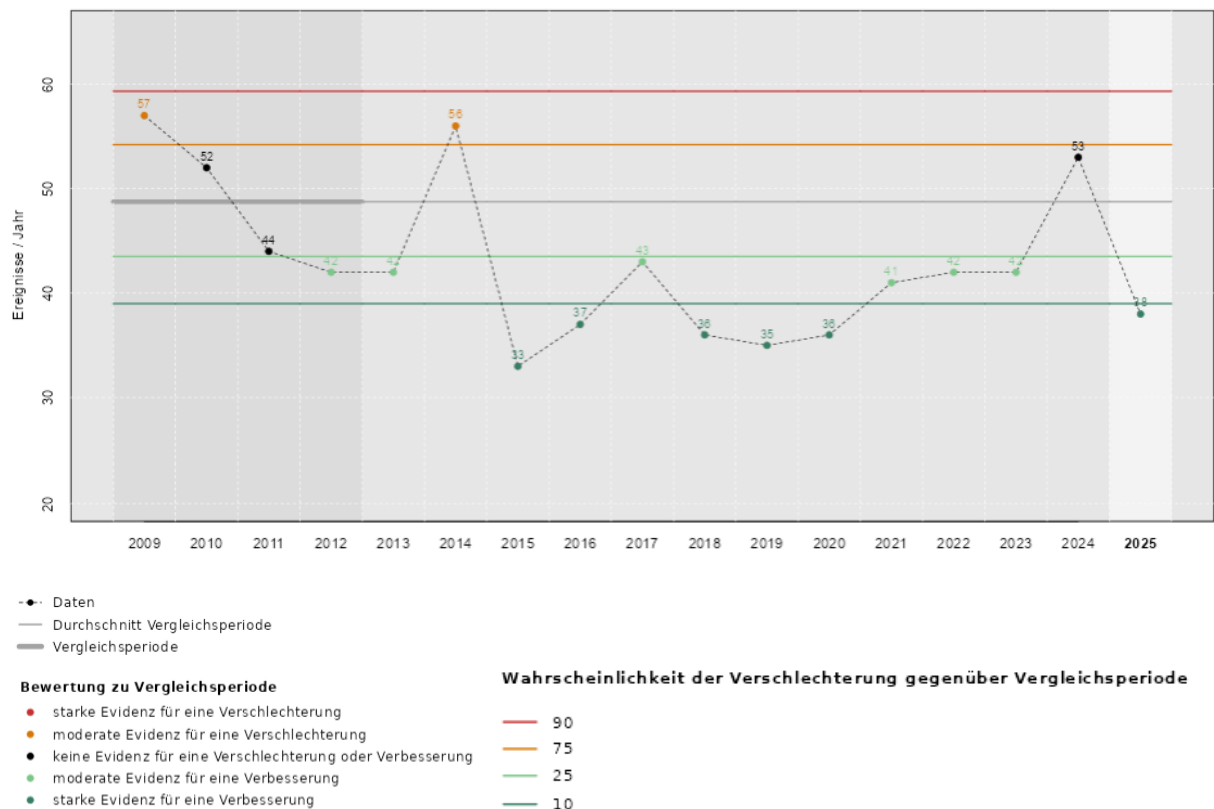
Insgesamt waren im Eisenbahnverkehr 38 CSI-Unfälle mit total 11 Todesopfern und 14 Schwerverletzten zu verzeichnen.

Auch in diesem Jahr handelte es sich bei den Todesopfern überwiegend um Dritte und um unbefugte Personen, die sich unerlaubt auf dem Trasse von Eisenbahnen aufhielten (10 Todesopfer). Darunter war auch eine Person, welche bei einem Unfall auf einem Bahnübergang ums Leben gekommen ist. Unter den Todesopfern war eine Person aus der Gruppe «Angestellte von Verkehrsunternehmen/Dritt-firmen». Es ist erfreulich, dass im Jahr 2025 keine Reisenden ums Leben kamen oder schwer verletzt wurden.

Vergleich mit den Vorjahren

Die Grafiken in den zwei nachfolgenden Abschnitten zeigen die Entwicklung der CSI-Unfälle seit 2009 und die Bewertungen der Unfallzahlen und des Personenschadens in Bezug auf die Vergleichsperiode 2009-2012. Betrachtet werden die Anzahl der Ereignisse und der Personenschaden in FWSI.

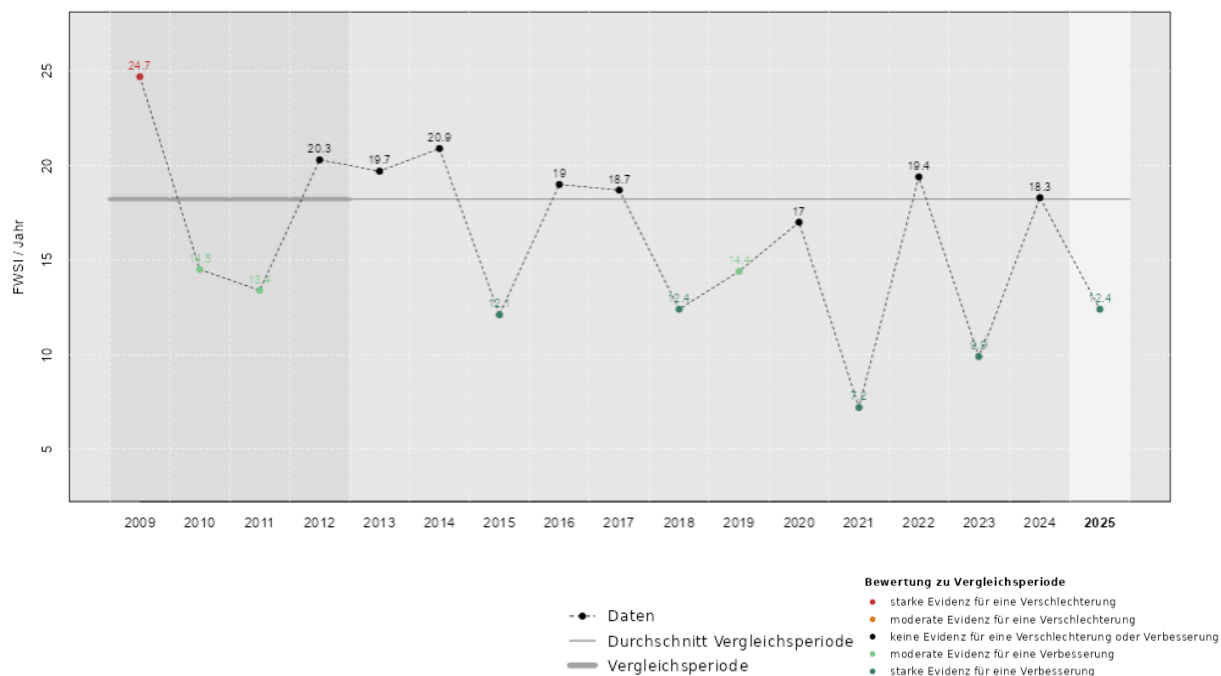
Ereignishäufigkeit CSI-Unfälle



Die CSI-Unfallzahlen im Eisenbahnverkehr sind im Jahr 2025 verglichen mit den letzten 4 Vorjahren zurückgegangen und deren Anzahl (38) weist gegenüber die Vergleichsperiode 2009-2012 eine starke Evidenz für eine Verbesserung.

Den höchsten Rückgang gegenüber dem Vorjahr verzeichneten die Unfälle mit Personenschaden, an denen ein sich in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt war. Die Anzahl ging zurück von 36 auf 17. Auch die Anzahl der Entgleisungen (3) sank auf eine einzige im Jahr 2025. Auf der anderen Seite nahmen die Unfälle auf den Bahnübergängen von 2 auf 5 zu, wobei ein Anstieg auf allen Bahnübergangstypen verzeichnet werden konnte. Die höchste Anzahl der Unfälle (3) ereigneten sich auf Bahnübergängen mit Schranken (aktiv gesicherte Bahnübergänge, automatisch mit benutzerseitigem Schutz).

Personenschaden der CSI-Unfälle in FWSI



Auch der Wert des Personenschadens in FWSI ($FWSI = Tote + 0.1 \times \text{Schwerverletzte}$) ist gegenüber dem Vorjahr von 18.3 auf 12.4 signifikant gesunken und weist gegenüber der Vergleichsperiode 2009-2012 eine starke Evidenz für eine Verbesserung auf. Ähnlich wie bei der Ereignishäufigkeit wurde der höchste relative Rückgang von 43% bei den Unfällen mit Personenschaden mit Beteiligung eines sich in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugs verzeichnet. Hier wurden im Jahr 2025 11 Personen tödlich und 14 schwer verletzt. Die grösste Verschlechterung aus der Sicht des Personenschadens wurde bei den Unfällen auf Bahnübergängen verzeichnet. Während im Jahr 2024 nur eine einzige Person schwer verletzt wurde, wurden im Jahr 2025 eine Person getötet und drei schwer verletzt.

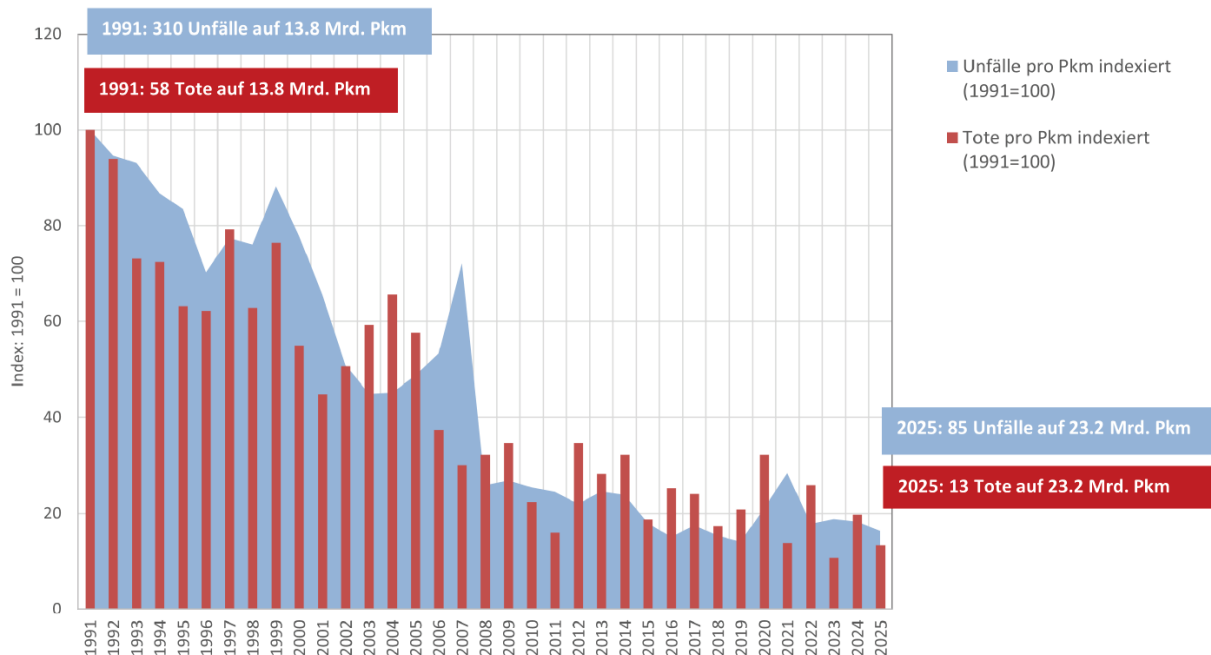
Analyse von Vorläufer-Ereignissen (Precursors) von Unfällen

Die höchste negative Veränderung gegenüber dem Vorjahr (+29%) wurde bei der Anzahl der überfahrenen Schienenbrüche verzeichnet (18 Ereignisse). Dagegen ist die Anzahl der Schienenverbiegungen oder sonstiger Gleislagengefehler um 30% auf 14 zurückgegangen. Bei allen anderen Kategorien der CSI-Vorläufer-Ereignissen ist eine stabile Entwicklung verzeichnet worden. Die Zahlen haben sich gegenüber dem Jahr 2024 kaum verändert. Bei keinem einzigen Vorereignis ist ein signifikant negativer oder positiver Trend über die letzten 5 Jahre verzeichnet worden.

Langfristiger Trend

Betrachtet man einen längeren Zeitraum und setzt die Zahlen ins Verhältnis zu den zurückgelegten Personenkilometern, so bestätigt sich die seit einigen Jahren zu beobachtende Konsolidierung: Seit ca. 2016 sinken die Unfallzahlen und Todesfälle bei der Eisenbahn nicht mehr im selben Mass wie vorher, sondern bleiben mehr oder weniger stabil (siehe nachfolgende Grafik). Dies ist ein Hinweis darauf, dass

mit den heutigen Sicherheitsmassnahmen ein sehr hohes Niveau erreicht wurde, welches sich mit verhältnismässigem Aufwand kaum mehr substanziell steigern lässt.



Internationaler Vergleich

Ziel des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist, dass die Schweiz beim Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr zu den besten Ländern in Europa gehört. Das BAV prüft daher die Zielerreichung mit einem Benchmark. Dieser basiert auf den Daten der Europäischen Eisenbahngesellschaft ERA. Es werden alle Länder in den Vergleich einbezogen, die eine Fahrleistung mit einem Umfang von mindestens 20 Prozent der Fahrleistung der Schweiz haben. Um die Vergleichbarkeit sicherzustellen, werden nur die Unfalldaten des schweizerischen Normalspurnetzes betrachtet.

Für den statistischen Vergleich wird jeweils ein Betrachtungszeitraum von fünf Jahren herangezogen. Die aktuellen Zahlen zeigen den Vergleich über die Periode von 2019 bis 2024. Insgesamt werden neu 14 Indikatoren betrachtet. Daraus wird eine Rangliste mit einer Gesamtbeurteilung («Rangsumme») abgeleitet.

Die Zahlen werden jeweils pro Zugkilometer normiert, d.h. die Anzahl gefahrener Kilometer im Personen- und Güterzugsverkehr wird berücksichtigt. Eine Ausnahme bilden die Zahlen zu den Personenschäden bei den Fahrgästen, die pro Personen-km und Personenzug-km normiert werden.

Bei der Gesamtbeurteilung liegt die Schweiz wie bereits in den Vorjahren auf dem dritten Rang und erreicht damit das gesetzte Ziel, zu den besten Ländern in Europa zu gehören.

Land	2016-2020	2017-2021	2018-2022	2019-2023	2019-2024
	Rang	Rang	Rang	Rang	Rang
UK	1	1	1	1	1
NL	3	2	2	2	2
CH	2	3	3	3	3
NO	4	6	5	4	4
BE	13	12	7	5	5
SE	5	4	4	6	6
DK	7	8	11	9	7
IT	10	10	9	7	8
AT	10	6	7	8	9
DE	9	9	9	10	10
FI	6	5	5	11	11
FR	8	11	12	12	12
ES	12	13	13	13	13
PL	14	14	14	14	14
CZ	16	16	16	15	15
HU	17	17	17	16	16
RO	15	15	15	17	17
SK	18	18	18	18	18

Bezüglich getöteter und schwerverletzter Passagierinnen und Passagiere («Fahrgast-FWSI») ist die Schweiz im europäischen Vergleich neu das sicherste Land. Auch bei der Sicherheit an Bahnübergängen liegt die Schweiz – bezogen auf die tiefe Anzahl Personenschäden – weiterhin an der Spitze.

Rang der Schweiz pro Indikator im europäischen Vergleich

Indikator (pro Zugkilometer)	2016-2020	2017-2021	2018-2022	2019-2023	2019-2024
	Rang	Rang	Rang	Rang	Rang
Fahrgast-FWSI (Personenzug-km)	2	3	2	2	1
Fahrgast-FWSI (Personen-km)	2	3	2	2	1
FWSI von Benutzern von BÜ	1	1	1	1	1
Unfälle auf Bahnübergängen	1	1	2	2	2
Zugentgleisungen	5	5	4	3	3
Gesamtzahl der signifikanten Unfälle	4	4	4	4	4
Gesamtzahl der FWSI	5	3	5	4	4
Kollisionen von Zügen mit Schienenfahrzeug	5	3	3	3	5
FWSI von Unbefugten	10	10	9	9	8
Fahrzeugbrände	3	4	3	5	9
Kollisionen von Zügen mit Hindernis	8	13	12	12	10
FWSI von «sonstigen Personen»	3	6	8	9	10
Unfälle mit Personenschäden	10	10	9	9	12
FWSI vom Personal	15	15	16	15	15

FWSI: fatalities and weighted serious injuries = Getötete und (mit 0.1) gewichtete Schwerverletzte

5 EU-Gesetzgebung und Regulierung

5.1 Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen

Das Parlament, der Bundesrat und das BAV haben im Berichtsjahr verschiedene Vorschriften mit Auswirkungen auf die Sicherheit im öV angepasst bzw. Anpassungen von Vorschriften vorbereitet. In diesem Kapitel werden die wichtigsten Arbeiten dargestellt.

Angleichung an EU-Recht

Auf Basis der Anpassungen im Jahr 2024 wurden im Berichtsjahr die Arbeiten für weitere Anpassungen der hoheitlichen Regelwerke in Angriff genommen (4 Jahres-Projektzyklus der Regelwerksrevision). Die EU seitigen Arbeiten zur Aktualisierung der TSI werden im Rahmen der Projektarbeiten des BAV berücksichtigt und integriert mit dem Ziel der weiteren Harmonisierung. Im Berichtsjahr hat das BAV zudem weitere EU-Durchführungsvorschriften im LVA übernommen.

Überarbeitung der Eisenbahnverordnung (EBV) und der zugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB-EBV)

Im Rahmen des 4 Jahres-Projektzyklus der Regelwerksrevision (2024-2028) werden die hoheitlichen Regelungen der Eisenbahnverordnung (EBV) und der zugehörigen Ausführungsbestimmungen (AB-EBV) überarbeitet und angepasst. Derzeit befindet sich das BAV noch in der Erarbeitungsphase. Nach deren Abschluss startet die Inkraftsetzungsphase.

Überarbeitung der Fahrdienstvorschriften (FDV)

Das BAV setzte per Mitte Dezember 2025 eine Änderung der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV in Kraft. Damit wurde die Wirkung der betrieblichen Vorgaben für die Bahnen des interoperablen Haupt- und Ergänzungsnetzes (IOP-Netz) eindeutig geregelt. Dies betrifft einerseits die TSI OPE (EU-Recht) integral und weiterhin Teile der FDV (CH-Recht). Die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnverkehrsunternehmen des IOP-Netzes haben auf Empfehlung des BAV gemeinsam Betriebsvorschriften erarbeitet und diese in Form von Regelbüchern erlassen. Diese Regelbücher mit harmonisierten Regelungen unterstützen die Sicherheit, insbesondere für Personen, welche für mehrere Eisenbahnunternehmen arbeiten bzw. mehrere Infrastrukturen befahren.

Für die Bahnen des nicht-interoperablen Netzes resultiert keine materielle Änderung. Als Ausnahme hierzu sind die neu in den FDV enthaltenen mehrheitlich harmonisierten Betriebsregelungen für den Trambetrieb zu nennen.

Die Bearbeitung der in diesem Kontext vorliegenden NNTV wurde mit der ERA vorangetrieben. Einerseits konnte die Anzahl NNTV um knapp die Hälfte reduziert werden, andererseits ist das Vorgehen für die verbleibenden NNTV mit der ERA vorbesprochen.

Gefahrgut

Die neuen Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und in Folge die nationale Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD) traten am 1. Januar 2025 in Kraft. Sie stellen eine zeitgemässe, aktualisierte Regelung von Gefahrguttransporten mit Eisenbahn und Seilbahn sicher. Die RID-Revision 2025 bringt gezielte und wirkungsvolle Anpassungen, die sich auf neue Batterietechnologien fokussieren. So sind beispielsweise Natriumionen-Batterien neu vollständig geregelt. Defekte Batterien gelten als Hochrisikotransporte und müssen klar deklariert werden. Bei Abfalltransporten gibt es Erleichterungen bei der Verpackung gemischter Abfälle. Zudem ermöglichen neue, klar strukturierte Vorschriften für Asbestabfälle effizientere Entsorgungsprozesse. Im Bereich der technischen Sicherheit ist die elektronische Führung der Tankakte neu ausdrücklich zulässig. Die Dokumentationspflichten werden präzisiert, was die Rückverfolgbarkeit stärkt und eine bessere Nachvollziehbarkeit ermöglicht. Unter anderem wurden Druckan-

forderungen für leere, ungereinigte Tankcontainer für tiefgekühlt verflüssigte Gase definiert und Normen für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von Druckgefässen und deren Bedienungsausrüstung aktualisiert.

Zur besseren Übereinstimmung mit dem RID wurden im Jahr 2025 auch kleinere begriffliche Präzisierungen der Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV) vorgenommen, die am 1. Januar 2026 in Kraft traten. Präzisiert wurden unter anderem diverse technische Begriffe und Fristen. Die Präzisierungen dienen der Harmonisierung der Zulassungs- und Kontrollverfahren für Prüfstellen und Tanks. Dadurch wird auch sichergestellt, dass die Gefahrgutumschliessungen den Vorschriften entsprechen.

Verschiedene internationale Gremien haben im Jahr 2025 bereits neue Anpassungen der Regelwerke zum Gefahrguttransport für die nächste Revisionsrunde beschlossen. Im Zentrum stand die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks. Unter anderem werden die Anforderungen an die Dichtheit der Komponenten von Batteriefahrzeugen und UN-Gascontainern mit mehreren Elementen (Multiple-Element Gas Container MEGC) präzisiert. Zudem wird das Prüfintervall für Flüssiggasflaschen auf 15 Jahre verlängert, da häufigere Prüfungen keinen Sicherheitsgewinn bringen. Weiter wurden die Vorgaben für Bergrungsdruckgefässe sowie für mobile Tanks aus faserverstärktem Kunststoff (FVK) aktualisiert. Verschiedene Normen für Druckgefässe, mobile Tanks und Schüttgut-Container wurden aktualisiert.

5.2 Abweichungen gemäss Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798

Für das BAV nicht relevant.

6 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

SSC: Im Laufe des Jahres 2025 wurden die Ergebnisse des Ende 2024 durchgeführten ERA-Audits analysiert und konkrete Massnahmen festgelegt und vorbereitet, die 2025 und 2026 umgesetzt werden sollen.

SA- und VA-Prozess: Im Laufe des Jahres 2025 wurden die Ergebnisse des Ende 2024 durchgeführten ERA-Audits analysiert; anschliessend wurden konkrete Massnahmen festgelegt und vorbereitet, die 2025 und 2026 umgesetzt oder mit der ERA eingehender erörtert werden sollen.

6.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Im Berichtsjahr erteilte Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen:

2024	Anzahl	Unternehmen
SiBe (SSC) neu	5	Rail Access AG, Rail Cargo Carrier Italy srl, Grandi Treni Espressi SpA, Rhomborg Sersa Bahntechnik GmbH, LTE Italia S.r.l
SiBe (SSC) erneuert	24	TX Logistik, MEV Schweiz AG, Inrail SpA, Berner Oberland Bahnen AG, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG, Jungfraubahn AG, Wengernalpbahn AG, SBB Cargo International AG, TR Trans Rail AG, Brünig Dampfbahn, RegionAlps, BauRail AG, DB Regio AG, Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Städtische Verkehrsbetriebe Bern, BERNMOBIL DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, Compagnie des chemins de fer du Jura SA, Transports publics genevois, DB Cargo Schweiz GmbH, Captrain Italia Srl, GFM Historique, TX Logistik Transalpine GmbH, ÖBB Personenverkehr AG, Tremnitalia S.p.A
SiBe (SSC) erweitert	2	Rail Cargo Austria AG, DB Cargo Italia Srl
SiGe (SA) neu	-	
SiGe (SA) erneuert	9	Schweizerische Bundesbahnen AG, Berner Oberland-Bahnen AG, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG, Jungfraubahn AG, Wengernalpbahn AG, Städtische Verkehrsbetriebe Bern, BERNMOBIL, DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, Compagnie des chemins de fer du Jura SA, Transports publics genevois, Hafenbahn Schweiz AG
SiGe (SA) erweitert	1	BLS Netz AG,

Im Jahr 2025 fanden keine Prozess- oder Strategieänderungen in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen und -bescheinigungen statt.

6.2 Fahrzeuggenehmigungen

Zulassungen von Eisenbahnfahrzeugen

Das BAV ist für die Zulassung neuer und umgebaute Fahrzeuge zuständig. Für neue und umgebaute Fahrzeuge erteilt es Typenzulassungen und Betriebsbewilligungen, wenn die Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. 2025 hat das BAV insgesamt 0 Typenzulassungen und 181 Betriebsbewilligungen für Eisenbahnfahrzeuge erteilt. Davon entsprechen 2 Zulassungen einer Typengenehmigung oder Genehmigung für die Inbetriebnahme im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797.

Genehmigungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797

2025	Anzahl	Unternehmen
VA neu	1	Siemens Mobility Austria GmbH
VA angepasst oder erneuert	1	Stadler Rheintal AG
VA abgelehnt	-	
VA zurückgenommen	-	

6.3 Zuständige Stellen für die Instandhaltung (ECM)

Das BAV erteilt keine Zulassungen in diesem Bereich.

6.4 Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen

Das BAV ist zuständig für die Genehmigung von Lernfahrausweisen und für die Ausstellung von Führerausweisen für Personen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausüben. Das BAV überwacht stichprobenweise, dass nur ausgebildetes und geprüftes Personal eingesetzt wird.

2025	Anzahl
Triebfahrzeugführerausweis neu	1117
Triebfahrzeugführerausweis erweitert	0
Triebfahrzeugführerausweis erneuert	1632
Triebfahrzeugführerausweis entzogen	0
Triebfahrzeugführerausweis abgelehnt	0
Genehmigte Lernfahrausweise	1523

6.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen

Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen feste Anlagen

Der Bau von Anlagen für Eisenbahnen, Seilbahnen, Schiffe und Trolleybusse erfordert eine vorgängige Plangenehmigung durch das BAV. In besonders sicherheitsrelevanten Fällen ist für die Inbetriebnahme der Anlagen eine Betriebsbewilligung nötig (bei Seilbahnen immer). Das BAV prüft dabei, ob die Anforderungen an einen sicheren Betrieb erfüllt sind.

Das BAV erteilte im Berichtsjahr 357 Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen. Die Zahl der komplexen Plangenehmigungsverfahren infolge des dicht besiedelten Raums steigt stetig, was bei der Verfahrensabwicklung zu einem erhöhten Aufwand für alle Beteiligten führt.

	2021	2022	2023	2024	2025
Erteilte Plangenehmigungen und Betriebsbewilligungen im Bereich Eisenbahn	438	433	448	432	357

Anerkennung von Personen und Organisationen

Das BAV realisierte zusammen mit der Schweizerischen Akkreditierungsstelle mehrere Überwachungsaudits bei Konformitätsbewertungsstellen (KBS), welche Inspektionen von Gefahrgutumschliessungen durchführen und entsprechende Zulassungen bzw. Bescheinigungen ausstellen. Zudem anerkannte es neue Prüfstellen.

Im Berichtsjahr bezeichnete Stellen:

Akkreditierte und bezeichnete KBS	5
-----------------------------------	---

Im Berichtsjahr anerkannte Stellen:

Benannte beauftragte Stellen	3
Risikobewertungsstellen	0

Das BAV ernennt im Bereich des sicherheitsrelevanten Personals der Eisenbahnen die Prüfungsexperten und Prüfungsexpertinnen, die Vertrauenspsychologen und Vertrauenspsychologinnen sowie psychologische Institute, Vertrauensärzte und Vertrauensärztinnen sowie medizinische Institute.

Im Berichtsjahr neu anerkanntes Prüfpersonal:

Prüfungsexperten	18
Vertrauenspsychologen	1
Vertrauensmediziner	7

6.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsaufsichtsbehörden

Das BAV war weiterhin im NSA-Network der ERA und deren «sub-groups» (z.B. Sub-group on supervision, Sub-group on cooperation agreements, und im ILGGRI) aktiv. Das BAV stand mit den europäischen NSA zu Themen im bilateralen Austausch, z.B. Arbeitssicherheit, Eisenbahndaten, EU-Datenregister, Grenzstrecken, Zulassungsprozess sicherheitsrelevantes Personal, usw.

Grenznahe Strecken und Betriebsstrecken

Im Laufe des Jahres 2025 konnte dank besonderer Bemühungen die Zusammenarbeit mit der ANSFISA konkretisiert werden, mit dem Ziel, verschiedene bilaterale Fragen bezüglich der Infrastrukturbetreiber auf den Grenzabschnitten, insbesondere auf der Simplon-Linie, zu vereinfachen. Eine Absichtserklärung (MoU) zur Umsetzung von Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit wird derzeit ausgearbeitet und soll 2026 unterzeichnet werden.

6.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen

Das BAV tauscht sich in verschiedensten Gremien mit den Eisenbahnunternehmen (RU) und Infrastrukturbetreibern (IM) aus.

Auch im Berichtsjahr 2025 tagte das Gremium «Kommission Sicherheit Eisenbahnen KOSEB» mehrfach. Die KOSEB-Mitglieder - bestehend aus Fachexperten des BAV sowie Branchenvertretern – diskutierten diverse sicherheitsbezogene Grundsatzfragen, Prioritäten und Lösungsansätze.

Im Prozess des operativen Risikomanagements werden laufend Informationen zur Sicherheit erfasst, bewertet und Massnahmen definiert. Das BAV bespricht die Informationen direkt und situationsbezogen mit den betroffenen Transportunternehmen und fordert nötige Korrekturmassnahmen ein. Zum Informationsaustausch mit den nationalen Sicherheitsbehörden auf EU-Ebene siehe auch Punkt 6.6.

Sicherheitsmonitoring-Instrument für die Transportunternehmen

Das BAV hat im Berichtsjahr ein webbasiertes Tool in Betrieb genommen, mit welchem die Transportunternehmen auf das Sicherheitsmonitoring (SiMo) des BAV zugreifen können. Das sogenannte SiMo-Tool ermöglicht es den Unternehmen, die eigenen Ereignisdaten selbständig statistisch auszuwerten, Trends zu erkennen sowie Ursachenanalysen von Ereignissen durchzuführen. Ebenfalls möglich sind Benchmark-Vergleiche mit der Gesamtbranche. Die Daten der anderen Unternehmen werden dabei anonymisiert.

Das SiMo-Tool soll es den Transportunternehmen erleichtern, einen statistisch fundierten Überblick zur Entwicklung der Sicherheit zu erhalten und gegebenenfalls auch Schwerpunkte für die weitere Optimierung zu setzen.

7 Überwachung

7.1 Strategie, Planung, Verfahren und Entscheidungsfindung

Das BAV überprüft, ob die Eisenbahnunternehmen ihre gesetzliche Verantwortung bei der Sicherheit wahrnehmen. Hierzu werden der Betrieb und die Instandhaltung von Bauten, Anlagen und Fahrzeugen sowie der Personaleinsatz mit Audits, Managementgesprächen, Betriebskontrollen und Inspektionen stichprobenweise überwacht.

Die Überwachung wird risikoorientiert geplant und durchgeführt. Die Risiken werden auf der Basis von verschiedenen Informationen analysiert und bewertet. Der jährliche Bericht über die Sicherheit im öffentlichen Verkehr des BAV beschreibt die wesentlichen Risiken und Schwerpunkte. Weitere wichtige Informationsquellen sind zum einen die beim BAV eingehenden sicherheitsrelevanten Informationen aus Ereignismeldungen, Risikohinweisen und Unfalluntersuchungsberichten, aber auch die Informationen aus Geschäftsberichten und Berichten der Unternehmen in Bezug auf die Sicherheit, die dem BAV jährlich einzureichen sind. Weiter werden auch die Erkenntnisse und Daten aus den Bewilligungen der präventiven Phase und der Überwachung selber in die Risikobetrachtung mit einbezogen.

Aufgrund dieses risikobasierten Gesamtbildes erstellt die Sektion Sicherheitsüberwachung jährlich eine Planung der Überwachungstätigkeiten. Dabei wird festgelegt, welche Unternehmen, Anlagen und Fachbereiche mit welchen Instrumenten überwacht werden. Die Planung der Überwachungstätigkeiten berücksichtigt zudem die Grösse und die Verkehrsart der Unternehmen sowie die Gültigkeitsdauer von Betriebsbewilligungen, Konzessionen sowie Sicherheitsgenehmigungen und -bescheinigungen bei Eisenbahnunternehmen. Unternehmen, Anlagen und Fachbereiche, bei welchen das BAV erhöhte Risiken kennt oder vermutet, werden in der Planung priorisiert.

Die durch diese Planung festgelegten Überwachungstätigkeiten werden bei Bedarf durch reaktive Überwachungen ergänzt. Dabei handelt es sich um Audits, Managementgespräche, Betriebskontrollen oder Inspektionen, die aufgrund aktueller Erkenntnisse erforderlich werden. Basis für solche Erkenntnisse können z.B. Ereignisse oder Meldungen von Dritten sein.

7.2 Ergebnisse der Überwachung

Das BAV überwacht, ob die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ihre Verantwortung in Bezug auf die Sicherheit wahrnehmen. Auch 2025 führten Auditorinnen und Auditoren des BAV zahlreiche Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen durch.

	2025
Audits und Managementgespräche bei Eisenbahnunternehmen	82
Betriebskontrollen bei Eisenbahnunternehmen	200

2025 konnten die meisten der geplanten Überwachungstätigkeiten durchgeführt werden. Die wenigen Ausfälle und Verschiebungen waren auf Personalabgänge und Krankheitsfälle zurückzuführen. Anlässlich dieser Überwachungstätigkeiten wurden folgende Abhilfemassnahmen eingefordert:

	2025
Anweisungen	74
Hinweise	411

Anweisungen: Eine Anweisung umfasst die Darstellung des Sachverhalts (Feststellung), die Gegenüberstellung mit Risiken und gesetzlichen Vorgaben (Bewertung) sowie die Anordnung, d.h. die konkret ausformulierte Aufforderung zur Behebung des Mangels in spezifizierter, dokumentierter Form bis zu einer gesetzten Frist.

Hinweise: Ein Hinweis umfasst die Darstellung des Mangels, die vor Ort getroffenen Abmachungen bei Korrekturmassnahmen sowie den Hinweis auf eigenverantwortlich zu behandelnde andere Punkte oder Verbesserungspotential. Hinweise enthalten keine Termine und es wird kein Nachweis eingefordert. Das

BAV teilt der Transportunternehmung mit, dass es eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den Hinweisen erwartet und dies anlässlich einer nächsten Überwachungstätigkeit prüfen wird.

Aus den Überwachungstätigkeiten ergaben sich folgende Erkenntnisse zu Schwachstellen:

- Weiterentwicklung der SMS → Es wurden sowohl Fort- aber auch Rückschritte festgestellt. Problembereiche sind nicht durchgängiges Risiko-, Kompetenz- und Lieferantenmanagement
- Fehlende Ressourcen für die SMS, insbesondere in der Linie. Der Nutzen des SMS wird noch nicht überall erkannt.
- Rechtskonformität → Unternehmen wissen oft nicht, was für sie alles gilt
- Sicherheitskultur → Einige Fortschritte erkennbar. Verschiedene Unternehmen haben sich bereits intensiv mit der Thematik beschäftigt. Andere Unternehmen stehen aber noch am Anfang der Entwicklung in Bezug auf Sicherheitskultur.
- Cybersicherheit → der Stand bei den Unternehmen ist sehr unterschiedlich. Es ist jedoch überall eine Sensibilität für die Thematik vorhanden.
- Arbeitszeit → Fortschritte bei einigen Unternehmen. Das Thema Gesundheitsschutz ist noch nicht überall bekannt und es fehlt oft das Fachwissen dazu.

Schwerpunktthema Betriebskontrollen Güterzüge

Das BAV führte im Berichtsjahr bei Güterzügen gleich viele Betriebskontrollen durch wie im Durchschnitt der letzten fünf Jahre.

Der negative Trend im Bereich der Wagentechnik setzte sich fort. Die Mängel sind mehrheitlich auf eine mangelhafte Instandhaltung zurückzuführen. In diesem Zusammenhang engagiert sich das BAV auf europäischer Ebene dafür, dass die hoheitlichen europäischen Vorschriften zur Instandhaltung besser durchgesetzt und der entsprechenden Branchenvertrag (Allgemeiner Verwendungsvertrag für Güterwagen AVV) angepasst wird.

Das BAV sensibilisierte die Beteiligten im Berichtsjahr insbesondere für die Gefahr durch nicht entfernte Ladegutrückstände. Diese können die Entwässerungen in den grossen Tunnels verstopfen und beeinträchtigen auch die Intervention im Brandfall. Weiter sensibilisierte das BAV die Beteiligten für das Risiko durch schadhafte Isolierungen an ILE (Intermodale Ladeeinheiten).

Anzahl kontrollierter Güterzüge und -wagen:

	2023	2024	2025
Züge	450	413	448
Wagen	7579	6664	7009

Entwicklung der Fehlersummenwerte:

	2021	2022	2023	2024	2025
Wagentechnik	5.7%	5.0%	5.8%	6.8	6.2%
Gefahrgut	3.4%	2.9%	3.3%	3.5	2.6%
betriebliche Vorschriften	8.1%	8.3%	7.3%	16.9%	6.1%

Der Fehlersummenwert ist ein Mass für die Fehlerhaftigkeit der Prüflose und wird als Fehler je 100 Prüfeinheiten in % dargestellt

7.3 Koordination und Zusammenarbeit

International koordinierte Sicherheitsüberwachung

In der Sicherheitsüberwachung hat die internationale Zusammenarbeit eine sehr grosse Bedeutung. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, die Überwachungen bei grenzüberschreitend tätigen Transportunternehmen zu koordinieren, Kontrollergebnisse auszutauschen sowie bei Bedarf gemeinsame Kontrollen durchzuführen.

Das BAV arbeitet eng mit den Behörden anderer Staaten zusammen. Es finden regelmässige Treffen sowie koordinierte und gemeinsame Überwachungsaktivitäten mit den Aufsichtsbehörden der umliegenden Länder statt (s. auch 6.6).

Zusammenarbeitsvereinbarungen bestehen mit Frankreich, Belgien, Österreich und Deutschland. Mit Italien soll 2026 eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden.

Anlässlich der Treffen werden die Überwachungspläne ausgetauscht und die Sicherheitslage bei den grenzüberschreitend tätigen Unternehmen erörtert. Zudem werden die gemeinsam durchzuführenden Überwachungstätigkeiten bestimmt und koordiniert.

8 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

Das BAV lässt bei Bedarf Verbesserungsvorschläge bei den CSM-Revisionen einfließen. Dabei berücksichtigt es die Angaben der Eisenbahnunternehmen. Diese Angaben werden im jährlichen Sicherheitsbericht nicht systematisch abgefragt, sondern gezielt im Hinblick auf solche Revisionen, oder wenn eine neue Version vorliegt, deren Anwendung noch nicht kommentiert wurde.

8.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme (CSM SMS)

Das BAV wendet bei der Prüfung der Sicherheitsmanagementsysteme die gemeinsame Sicherheitsmethode für Sicherheitsmanagementsysteme (CSM-SMS) an. Es resultieren unterschiedliche Feststellungen, was häufig zu verbleibenden Bedenken für die Überwachung führt. Diese sind auf die Grösse des Unternehmens, den geführten Verkehr und den Reifegrad des SMS abgestimmt formuliert.

Die Erfüllung der einzelnen Anforderungen ist je nach ISB bzw. EVU sehr unterschiedlich. Handlungsbedarf ist weiterhin oft im Kontext der Organisation sowie beim Risiko-, und Lieferanten-Management vorhanden.

Mit zunehmender Reife und Transparenz in den einzelnen Elementen eines SMS zeigen die Prüfungen vermehrt eine schwach ausgeprägte Gesamtsystemsicht. Das Zusammenwirken der verschiedenen Elemente (insbesondere zwischen Risikomanagement, Festlegen von Sicherheitszielen, dem Management von Kompetenzen, der Steuerung von Auftragnehmern/Partnern und Zulieferern sowie der Leistungsbeurteilung) sind sowohl in den Vorgaben des SMS wie auch in der Praxis häufig nicht durchgängig beschrieben bzw. angewandt.

Auf Grund der Diversität der Feststellungen (verbleibende Bedenken) und der unterschiedlichen Organisationen beurteilt das BAV eine vertiefte systematische Ursachenanalyse derzeit als nicht zielführend.

Kann auf Grund der Qualität eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung nicht über die grundsätzlich vorgesehene Dauer von 5 Jahren erteilt werden, so wird die oberste Führung des betreffenden Unternehmens im Verfahren oder im Anschluss daran zur Sensibilisierung aufgeboten. Dies mit dem Ziel, die nötige Management-Attention erreichen zu können.

Der Leitfaden der ERA «Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem für die Sicherheitsbescheinigung oder die Sicherheitsgenehmigung» ist in der Branche bekannt und wird auch genutzt.

8.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung (CSM RA)

Folgende Angaben sind im Zusammenhang mit der CSM RA in jedem Berichtsjahr einzureichen:

- Nennung der wichtigsten sicherheitsrelevanten technischen oder betrieblichen Systemänderungen im Berichtsjahr, inklusive Angaben darüber, welche dieser Änderungen als signifikant beurteilt wurden,
- Angaben darüber, welche bisherigen Sicherheitsrisiken mit dieser Systemänderung beeinflusst wurden, respektive welche neuen Risiken sich daraus ergeben haben.

Diese Angaben werden von den Auditoren geprüft und für die Sicherheitsüberwachung aufbereitet.

8.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle (CSM MON)

Die letzte Umfrage wurde im Jahr 2022 durchgeführt. Die nächste Umfrage ist für 2027 geplant.

8.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union

Das BAV hat weiterhin in zahlreichen Arbeitsgruppen der ERA aktiv mitgewirkt (NSA-Network und deren Untergruppen, WPs zu den TSIs rolling stock&fixed installations, OPE und CCS und den Arbeitsgruppen, CSM ASLP und deren Arbeitsgruppen). Das BAV leitet bis 2029 die «supervision sub-

group» des NSA-Networks. Es vertritt zudem die Schweiz im Railway Interoperability and Safety Committee (RISC). Das BAV wirkt zudem in den speziellen Arbeitsgruppen der ERA rund um die Weiterentwicklungen der Datenbanken (EVR, RINF, usw.) und in den Arbeitsgruppen im Bereich der ERMTS Implementierung mit.

9 Sicherheitskultur

9.1 Bewertung und Kontrolle der Sicherheitskultur

Auf Basis der veröffentlichten Prüfanweisung wird die Entwicklung einer positiven Sicherheitskultur durch die Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Sicherheitsüberwachung geprüft.

Bei den Überwachungstätigkeiten 2025 wurden einige Fortschritte erkannt. Die Unterschiede sind aber noch sehr gross. Während einige Unternehmen sich bereits intensiv mit der Thematik beschäftigt haben, stehen andere Unternehmen noch am Anfang der Entwicklung in Bezug auf Sicherheitskultur.

9.2 Initiativen und Projekte zur Verbesserung der Sicherheitskultur

Das Thema Sicherheitskultur wird im Rahmen der Überwachungstätigkeiten und im Austausch mit der Branche regelmässig thematisiert. Das BAV unterstützt zudem fallweise Initiativen der Branchenverbände zur Entwicklung der Sicherheitskultur und beteiligt sich an Fachtagungen.

9.3 Kommunikation Sicherheitskultur

Das BAV hat in seinem Konzept zur Überwachung der Entwicklung von Sicherheitskultur kommuniziert, was dazu von den Eisenbahnunternehmen erwartet wird. Anlässlich der Überwachungstätigkeiten findet ein kontinuierlicher Austausch und eine Unterstützung der Unternehmen durch das BAV statt.

Anhang 1: Fortschritte bei der Interoperabilität

Please provide the following information as it is at the 31st December of the reporting year 2025.

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	1810.4
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	1168
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	0
3c	Accessible railway stations	1800
3d	Other stations	0

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	15987
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	1117

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	100
5aa	Freight wagons	1
5ab	Passenger coaches	52
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	46
5ae	Special vehicles/OTM	1
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	127
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	23
5cc	Thermal or electric traction units	76
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	28
5ce	Special vehicles/OTM	0
5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	187
5da	Freight wagons	0

5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	119
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	60
5df	Special vehicles/OTM	8
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	185
5ea	Freight wagons	18
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	1
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	149
5ef	Special vehicles/OTM	17

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	0
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	2210
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	0

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	4.5
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	9.5
7c	FTE staff involved in supervision	13
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	90-100 ³

³ We don't have the exact FTE number here. Approximately 75% of the 155 FTE Safety of FOT (NSA tasks in the organisation) are dedicated to the railway sector, in which 7a-7c activities are already included.

Anhang 2: Gemeinsame Sicherheitsindikatoren⁴

1. Unfallbezogene Indikatoren

1.1. Gesamtzahl der signifikanten Unfälle aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichtraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschliesslich Unfällen mit Fussgänger-Beteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl	38	1	5	1	5	17	0	9

Bahnübergangsunfälle einschliesslich Unfällen mit Fussgängerbeteiligung aufgeschlüsselt nach den folgenden Arten von Bahnübergängen:

	passiv gesicherter Bahnübergang [6.2 a)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, manuell [6.2 b) i)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, automatisch mit benutzerseitiger Warnung [6.2 b) ii)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, automatisch mit benutzerseitigem Schutz [6.2 b) iii)]	aktiv gesicherter Bahnübergang mit bahnseitigem Schutz [6.2 b) iv)]
Gesamtzahl	1	0	1	3	0

1.2. Gesamtzahl der schwer Verletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in die folgenden Kategorien:

1.2.1 Schwerverletzte

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichtraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschliesslich Unfällen mit Fussgänger-Beteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl Schwerverletzte	14	2	1	0	3	8	0	0
davon								
Fahrgäste	0	0	0	0	0	0	0	0
Mitarbeiter oder Auftragnehmer	3	2	0	0	0	1	0	0
Benutzer von Bahnübergängen	3	0	0	0	3	0	0	0
Unbefugte Personen	7	0	0	0	0	7	0	0
Sonstige Personen auf Bahnsteigen	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Personen ausserhalb von Bahnsteigen	1	0	1	0	0	0	0	0

⁴ Gemeinsame Sicherheitsindikatoren der Schweiz beziehen sich auf das Eisenbahn-Normalspurnetz.

1.2.2 Getötete

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichtraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschliesslich Unfällen mit Fussgänger-Beteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl Getötete	11	0	1	0	1	9	0	0
davon								
Fahrgäste	0	0	0	0	0	0	0	0
Mitarbeiter oder Auftragnehmer	0	0	0	0	0	0	0	0
Benutzer von Bahnübergängen	1	0	0	0	1	0	0	0
Unbefugte Personen	9	0	0	0	0	9	0	0
Sonstige Personen auf Bahnsteigen	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Personen ausserhalb von Bahnsteigen	1	0	1	0	0	0	0	0

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

Gesamtzahl der Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

	Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter befördert	Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden
Gesamtzahl	0	0

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

Gesamtzahl der Suizide

	Suizide	Suizidversuche
Gesamtzahl	95	7

4. Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle

Gesamtzahl der Störungen und Beinaheunfälle, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

	Alle Störungen und Beinaheunfälle	Schienenbrüche	Schienenverbiegungen und sonstige Gleislagefehler	Signalisierungsfehler	Überfahrene Haltesignale mit Erreichen des Gefahrpunkts	Überfahrene Haltesignale ohne Erreichen des Gefahrpunkts	Radbrüche	Achs- bzw. Radsatzwellenbrüche
Gesamtzahl	139	18	14	0	25	82	0	0

5. Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen
Gesamtbetrag in Euro für:

	Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur	Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden
Gesamtkosten	24'090'094	91'920

6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung
Zahl der Bahnübergänge aufgeschlüsselt nach den folgenden vier Arten:

	aktiv automatisch mit benutzerseitiger Warnung	aktiv automatisch mit benutzerseitigem Schutz	aktiv mit bahnseitigem Schutz	passiv
Gesamtzahl	114	1'263	26	134

7. Referenzdaten des Betriebes und der Infrastruktur

	Personenkilometer [Mio.]	Personzugkilometer [Mio.]	Güterzugkilometer [Mio.]	Gütertonnenkilometer [Mio.]	Streckenkilometer	Gleiskilometer	%ATP Gleiskilometer	%ATP Zugkilometer
Gesamtzahl	21'181	172.1	25.8	11'241	3'837 ⁵	5'470	7.6%	6.3%

⁵ Die angegebene Länge entspricht dem Normalspurnetz der Schweiz, für das die Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren CSI beziehen. Die Länge des gesamten Schienennetzes (Normalspurnetz und funktionell getrennte lokale oder urbane Schmalspurnetze) beträgt ca. 5'300 km.

Anhang 3: Verzeichnis der Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
4RP	4. Eisenbahnpaket
Art.	Artikel
BAV	Bundesamt für Verkehr
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
CH	Schweizerische Eidgenossenschaft
COVID	Coronavirus (Coronavirus Disease)
CSI	Gemeinsame Sicherheitsindikatoren - Common Safety Indicators
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden - Common Safety Methods
CSM ASLP	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene
CSM MON	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle
CSM RA	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Risikobewertung
DAC	Digital Automatic Coupler for European rail freight
EBG	Eisenbahngesetz
EBV	Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung)
ECM	Für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance)
EG	Europäische Gemeinschaft
ERA	Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways)
ERADIS	European Railway Agency Database of Interoperability and Safety
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FDV	Fahrdienstvorschriften
FoaZ	Richtlinie über Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussung
FOT	Bundesamt für Verkehr (Federal Office of Transport)
FWSI	Tote und gewichtete Schwerverletzten (Fatalities and Weighted Serious Injuries)
GE II	Gemeinsamen Erklärung II zu Chlortransporten
ICT	Information and communications technology
IM	Infrastrukturbetreiber (Infrastructure Manager)
IOP	Interoperabilität
ISB	Infrastrukturbetreiber
KOSEB	Kommission Sicherheit Eisenbahnen

Mrd.	Milliarde
NIB CH	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (National Investigation Body)
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde (National Safety Authority)
NNTV	Notifizierte Nationale Technische Vorschriften
OFT	Bundesamt für Verkehr (Office fédéral des transports)
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen. Eisenbahnverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
QMS	Qualität Management System
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
RL FV-MSZ	Richtlinie über Nachweis sicheres Fahrverhalten Meterspur-, Spezialeisen- und Zahnradbahnen
RL JSB EB	Richtlinie Jährlicher Sicherheitsbericht der Eisenbahnunternehmen
RSD	Verordnung zur Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
RU	Eisenbahnverkehrsunternehmen (Railway Undertaking)
SA	Sicherheitsgenehmigung (Safety Authorisation)
SESE	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (Le Service suisse d'enquête de sécurité)
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SiMo	Sicherheitsmonitoring
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SR	Schweizerisches Recht
SSC	Sicherheitsbescheinigung (Single Safety Certificate)
SUST	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle
TFI	Task Force Interoperability
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
TSI OPE	Europäischen Normen zu Verkehrsbetrieb und -steuerung
TU	Transportunternehmen
UNECE	Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
VD	Kanton Waadt