

## Änderungen in den FDV, R 300.1 - .15, gültig ab 1. Juli 2024 (Änderungszyklus A2024), deutsche Version

➔ Massgebend sind die Vorschriftentexte

R / Ziffer	bisher	neu
300.1 - 300.15		Das Änderungsverzeichnis enthält diejenigen Ziffern, die eine materielle Änderung und/oder eine strukturelle Umnummerierung erfahren oder gegenüber der aktuellen Version 2020 entfallen. Diejenigen Ziffern, die ausschliesslich eine sprachliche Anpassung aufgrund der neu eingeführten Abkürzungen für die Funktionen oder aufgrund einer geschlechtergerechteren Formulierung erfahren, sind im Änderungsverzeichnis nicht aufgeführt.
300.1		
300.1	<b>Allgemeines</b>	<b>Grundlagen</b>
1	<p><b>1 Vorbemerkungen</b></p> <p>Das Bundesamt für Verkehr (BAV), gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), erlässt:</p> <p>die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am <b>1. Juli 2020</b> in Kraft.</p> <p><i>Aufhebung bisherigen Rechts</i></p> <p>Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom <b>2. November 2015</b> (in Kraft getreten am <b>1. Juli 2016</b>).</li> </ul> <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p><b>4. November 2019</b> Bundesamt für Verkehr</p>	<p><b>1 Vorbemerkungen</b></p> <p>neu Ziffer 1.1</p>

R / Ziffer	bisher	neu
1.1	<p>Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p> <p>neue Ziffer</p>	<p><b>1.1 Erlass</b></p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV), gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), erlässt:</i></p> <p>die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am 1. Juli 2024 in Kraft.</p> <p><i>Aufhebung bisherigen Rechts</i></p> <p>Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 4. November 2019 (in Kraft getreten am 1. Juli 2020).</li> </ul> <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p style="text-align: right;">Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>
1.2	<p>bisher Ziffer 2.1.1</p> <p>ausschliesslich strukturelle und geschlechterneutrale Sprachanpassungen</p>	<p><b>1.2 Geltungsbereich</b></p> <p>Diese Vorschriften gelten für alle Schweizerischen Eisenbahnen sowie für alle Bahnen, die schweizerische Eisenbahninfrastrukturen benützen. Das BAV bestimmt diejenigen Bahnen, Linien und Strecken, denen gemäss Artikel 5 der Eisenbahnverordnung Erleichterungen und Vereinfachungen eingeräumt werden.</p>
1.2.1	<p>neue Ziffer</p>	<p><b>1.2.1 Anwendbarkeit der Vorgaben nach Teil-Geltungsbereichen</b></p> <p>Die Vorgaben der FDV sind verschiedenen Teil-Geltungsbereichen zugeteilt. In den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberinnen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen muss für das Personal eindeutig festgelegt sein, wo, welcher Teil-Geltungsbereich oder welche Teil-Geltungsbereiche Anwendung finden</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Die Beschreibung der Teil-Geltungsbereiche sind in der Anlage 1 zum vorliegenden R 300.1 festgelegt. Die Zuteilungen der FDV-Vorgaben zu den Teil-Geltungsbereichen sind in Beilage 3 zur Richtlinie Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften (RL BV-FDV) ersichtlich.</p>
1.2.2	neue Ziffer	<p><b>1.2.2 Anwendbarkeit der Vorgaben nach Funktionen</b></p> <p>Die einzelnen Vorgaben der FDV sind denjenigen Funktionen zugeteilt, welche diese Tätigkeiten ausüben und gleichzeitig denjenigen Funktionen, welche diese Vorgaben zur Erreichung eines Gesamtverständnisses benötigen.</p> <p>Sofern sich die Funktion nicht eindeutig auf Grund der Tätigkeit ergibt, haben die Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Betriebsvorschriften zu regeln, welche Funktionen durch wen wahrzunehmen sind. Dies mit dem Ziel das Bewusstsein des betroffenen Personals sicherzustellen.</p> <p>Die Funktionen nach FDV sind in den Erklärungen der Begriffe definiert und mit einer Abkürzung versehen. Die Zuteilungen der FDV-Vorgaben zu den Funktionen sind in Beilage 3 zur RL BV-FDV ersichtlich.</p>
1.2.3	neue Ziffer	<p><b>1.2.3 Auswirkungen des europäischen Rechts</b></p> <p>Aufgrund der Gültigkeit des europäischen Rechts (vgl. Anhang 7 EBV) enthalten die schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV für Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetzes nach Anhang 6 EBV und des Ergänzungsnetzes nach Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen an Strecken des Ergänzungsnetzes zwingend und nicht zwingend anzuwendende Bestimmungen. Dies, damit materiell zusammenhängende Aspekte durch das direkt betroffene Personal einfacher feststellbar sind.</p> <p>Die konkreten Zuteilungen der FDV Vorgaben sind in der Anlage 2 zum vorliegenden R 300.1 festgelegt.</p> <p>Im Rahmen der Betriebsvorschriften haben die Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Anwendbarkeit, von den für sie nicht zwingend anzuwendenden Bestimmungen, festzulegen. Fehlt bei diesen eine Festlegung, sind sie anzuwenden.</p>
1.2.4	bisher Ziffer 4.9	<p><b>1.2.4 Anwendung der FDV in Anschlussgleisen</b></p> <p>Die FDV sind in den Anschlussgleisen anzuwenden. Für Fahrten in den Anschlussgleisen sind die Bestimmungen für Bahnhöfe massgebend.</p> <p>Für die Aspekte der Infrastrukturbetreiberin ist im Anschlussgleis die Anschlussgleisbetreiberin verantwortlich.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		Für die verkehrsseitigen Aspekte ist in der Regel ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Führen Anschliesser Fahrten selbst durch, obliegt ihnen diese Verantwortung.
1.3	neue Ziffer	<p><b>1.3 Anwendergerechte Aufbereitung der Vorschriften</b></p> <p>Die Eisenbahnunternehmen stellen dem Personal die zur Durchführung seiner Aufgaben erforderlichen Bestimmungen der schweizerischen Fahrdienstvorschriften und der Betriebsvorschriften anwendergerecht zur Verfügung. Dies kann auf Papier oder in elektronischer Form erfolgen.</p>
1.4	bisher Ziffer 6	<p><b>1.4 Zutrittsberechtigung für die Aufsichtsbehörde</b></p> <p>Den Mitarbeitenden des BAV sind im Rahmen der Aufsichtstätigkeit der ungehinderte Zutritt zu den Einrichtungen, Anlagen und Fahrzeugen (inkl. Führerstände) der Transportunternehmen sowie freie Fahrt zu gewähren. Die Mitarbeitenden des BAV haben sich entsprechend auszuweisen.</p>
1.5	<p>bisher Ziffer 2.1.2</p> <p><b>2.1.2 Personenbezeichnung</b></p> <p>Alle Personenbezeichnungen in den Fahrdienstvorschriften sind in der männlichen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechts.</p>	<p><b>1.5 Personenbezeichnung</b></p> <p>Bezeichnungen in den Fahrdienstvorschriften sind teilweise in einer geschlechterspezifischen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihrer Geschlechtsidentität.</p> <p>Es werden für Funktionen die Abkürzungen verwendet, welche den entsprechenden Begriffsdefinitionen zugeordnet sind. Die Bedeutung der Abkürzung bezüglich Ein- und Mehrzahl ist auf Grund des Kontextes ersichtlich.</p>
2	neue Ziffer	<b>2 Grundlegende Bestimmungen</b>
2.1	<p>bisher Ziffer 2.1.9</p> <p>materiell unverändert</p>	<p><b>2.1 Einhalten der Vorschriften</b></p> <p>Das Einhalten der FDV und deren Ausführungsbestimmungen sind durch die Vorgesetzten aller Führungsstufen laufend zu überprüfen. Die Infrastrukturbetreiberin überwacht im Rahmen ihrer Systemverantwortung das Einhalten der Vorschriften durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p>
2.2	<p>bisher Ziffer 2.1.8</p> <p>materiell unverändert</p>	<p><b>2.2 Vorgehen bei unvorhergesehenen, nicht geregelten Situationen</b></p> <p>Ereignen sich Situationen, die nicht oder nur teilweise in diesen Vorschriften oder in den Ausführungsbestimmungen geregelt sind, haben sich alle Beteiligten über das weitere Vorgehen eindeutig abzusprechen.</p> <p>Die Sicherheit hat Priorität und ist zu gewährleisten.</p>

R / Ziffer	bisher	neu																																																
2.3	neue Ziffer	<p data-bbox="1216 244 2150 351"><b>2.3 Abkürzungsverzeichnis</b> In den Fahrdienstvorschriften werden nachfolgende Abkürzungen verwendet. Diese sind bei der Erklärung der Begriffe enthalten und definiert.</p> <table border="1" data-bbox="1288 383 2011 1366"> <thead> <tr> <th></th> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AKO</td> <td>Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin</td> <td>COC coordinateur / coordinatrice de chantier</td> <td>COAL coordinatore / coordinatrice delle aree di lavoro</td> </tr> <tr> <td>CL-F</td> <td>Checkliste Fahrdienst</td> <td>CL-C Check-list circulation</td> <td>CL-C Checkliste circolazione</td> </tr> <tr> <td>DMI</td> <td>Driver Machine Interface</td> <td>DMI Driver Machine Interface</td> <td>DMI Driver Machine Interface</td> </tr> <tr> <td>EBU</td> <td>Eisenbahnunternehmen</td> <td>ECF Entreprise de chemin de fer</td> <td>IF Impresa ferroviaria</td> </tr> <tr> <td>EOA</td> <td>Ende der CAB-Fahrerlaubnis</td> <td>EOA Fin de l'autorisation de circuler CAB</td> <td>EOA Fine dell'autorizzazione al movimento CAB</td> </tr> <tr> <td>ETCS</td> <td>European Train Control System</td> <td>ETCS European Train Control System</td> <td>ETCS European Train Control System</td> </tr> <tr> <td>EVU</td> <td>Eisenbahnverkehrsunternehmen</td> <td>ETF Entreprise de transport ferroviaire</td> <td>ITF Impresa di trasporto ferroviaria</td> </tr> <tr> <td>FDL</td> <td>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin</td> <td>CC Chef-circulation / Cheffe-circulation</td> <td>CMOV Capomovimento</td> </tr> <tr> <td>FSS</td> <td>Führerstandsignalisierung</td> <td>SCab signalisation en cabine</td> <td>SCab segnalazione in cabina di guida</td> </tr> <tr> <td>GFM</td> <td>Gleisfreimeldeinrichtung</td> <td>ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voir</td> <td>ABL Dispositivo d'annuncio di binario libero</td> </tr> <tr> <td>IPEA</td> <td>Instruierte Person für elektrische Anlagen</td> <td>PIIE Personne instruite pour les installations électriques</td> <td>PIIE Persona istruita per impianti elettrici</td> </tr> </tbody> </table>		Begriffe	Termes	Termini	AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin	COC coordinateur / coordinatrice de chantier	COAL coordinatore / coordinatrice delle aree di lavoro	CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C Check-list circulation	CL-C Checkliste circolazione	DMI	Driver Machine Interface	DMI Driver Machine Interface	DMI Driver Machine Interface	EBU	Eisenbahnunternehmen	ECF Entreprise de chemin de fer	IF Impresa ferroviaria	EOA	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	EOA Fin de l'autorisation de circuler CAB	EOA Fine dell'autorizzazione al movimento CAB	ETCS	European Train Control System	ETCS European Train Control System	ETCS European Train Control System	EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ETF Entreprise de transport ferroviaire	ITF Impresa di trasporto ferroviaria	FDL	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin	CC Chef-circulation / Cheffe-circulation	CMOV Capomovimento	FSS	Führerstandsignalisierung	SCab signalisation en cabine	SCab segnalazione in cabina di guida	GFM	Gleisfreimeldeinrichtung	ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voir	ABL Dispositivo d'annuncio di binario libero	IPEA	Instruierte Person für elektrische Anlagen	PIIE Personne instruite pour les installations électriques	PIIE Persona istruita per impianti elettrici
	Begriffe	Termes	Termini																																															
AKO	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin	COC coordinateur / coordinatrice de chantier	COAL coordinatore / coordinatrice delle aree di lavoro																																															
CL-F	Checkliste Fahrdienst	CL-C Check-list circulation	CL-C Checkliste circolazione																																															
DMI	Driver Machine Interface	DMI Driver Machine Interface	DMI Driver Machine Interface																																															
EBU	Eisenbahnunternehmen	ECF Entreprise de chemin de fer	IF Impresa ferroviaria																																															
EOA	Ende der CAB-Fahrerlaubnis	EOA Fin de l'autorisation de circuler CAB	EOA Fine dell'autorizzazione al movimento CAB																																															
ETCS	European Train Control System	ETCS European Train Control System	ETCS European Train Control System																																															
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	ETF Entreprise de transport ferroviaire	ITF Impresa di trasporto ferroviaria																																															
FDL	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin	CC Chef-circulation / Cheffe-circulation	CMOV Capomovimento																																															
FSS	Führerstandsignalisierung	SCab signalisation en cabine	SCab segnalazione in cabina di guida																																															
GFM	Gleisfreimeldeinrichtung	ELV Dispositif de contrôle de l'état libre de la voir	ABL Dispositivo d'annuncio di binario libero																																															
IPEA	Instruierte Person für elektrische Anlagen	PIIE Personne instruite pour les installations électriques	PIIE Persona istruita per impianti elettrici																																															

R / Ziffer	bisher	neu					
		ISB	Infrastrukturbetreiberin	GI	Gestionnaire de l'infrastructure	GI	Gestore dell'infrastruttura
		LF	Lokführer / Lokführerin	MEC	Mécanicien / Mécanicienne de locomotive	MAC	Macchinista
		RA	Rangierer / Rangiererin	EMAN	Employé / Employée de manœuvre	MAN	Manovratore
		RBC	Streckenzentrale (Radio Block Center)	RBC	Centrale de gestion (Radio Block Center)	RBC	Centrale di tratta (Radio Block Center)
		RL	Rangierleiter / Rangierleiterin	CMAN	Chef / Cheffe de manœuvre	CMAN	Capomanovra
		SPEA	Sachverständige Person für elektrische Anlagen	PECIE	Personne compétente pour les installations électriques	PESIE	Persona esperta per impianti elettrici
		SC	Sicherheitschef / Sicherheitschefin	CS	Chef / Cheffe de la sécurité	CS	Capo della sicurezza
		SIDI	Sicherheitsdispositiv	DISPO	Dispositif de sécurité	DISPO	Dispositivo di sicurezza
		SL	Sicherheitsleitung	DSEC	Direction de la sécurité	DS	Direzione responsabile della sicurezza
		SIWÄ	Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin	PROT	Protecteur / protectrice	GS	Guardiano di sicurezza
		VW	Vorwarner / Vorwarnerin	SENT	Sentinelle	SENT	Sentinella
		ZBE	Zugbegleiter / Zugbegleiterin	AT	Accompagnateur / Accompagnatrice de train	ACCT	Accompagnatore del treno

R / Ziffer	bisher	neu
		ZVB Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin PRT Préparateur / Préparatrice de train PRT Preparatore del treno
2.4	<b>2.1.3 Reglemente</b>  Die Fahrdienstvorschriften umfassen die sicherheitsrelevanten Regeln für alle Fahrten auf Schienen. Die nachfolgend aufgeführten Vorschriftenteile bilden zusammen eine Einheit. Dies gilt auch, wenn ergänzende Bestimmungen innerhalb eines Vorschriftenteils aufgeführt sind. Auf Grund der jeweiligen betrieblichen Situation sind die entsprechenden Bestimmungen anzuwenden. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Allgemeines R 300.1</li> <li>– Signale R 300.2               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlage 1 Huckepacksignale</li> <li>– Anlage 2 Formsignale</li> <li>– Anlage 3 Rangiersignale</li> </ul> </li> <li>– Anordnungen und Übermittlung R 300.3</li> <li>– Rangierbewegungen R 300.4               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlage 1 Kupplungseinrichtungen mit Schraubekupplung UIC</li> <li>– Anlage 2 Kupplungseinrichtungen mit Mittelpufferkupplung</li> </ul> </li> <li>– Zugvorbereitung R 300.5               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlage 1 Zusatzbestimmungen</li> <li>– Vakuumbremse</li> </ul> </li> <li>– Zugfahrten R 300.6</li> <li>– Zugbeeinflussung R 300.7               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlage 1 ETCS</li> </ul> </li> <li>– Arbeitssicherheit R 300.8</li> <li>– Störungen R 300.9</li> <li>– Formulare R 300.10</li> <li>– Schalten und Erden von Fahrleitungen R 300.11</li> <li>– Arbeiten im Gleisbereich R 300.12</li> <li>– Lokführer R 300.13               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anlage 1 Zusatzbestimmungen Dampftraktion</li> </ul> </li> <li>– Bremsen R 300.14</li> </ul>	<b>2.4 Reglemente</b>  Die Fahrdienstvorschriften umfassen die sicherheitsrelevanten Regeln für alle Fahrten auf Schienen. Die nachfolgend aufgeführten Vorschriftenteile bilden zusammen eine Einheit. Dies gilt auch, wenn ergänzende Bestimmungen innerhalb eines Vorschriftenteils aufgeführt sind. <b>Zusätzlich können die Reglemente mit Anlagen (gehören formell zum Reglement und beinhalten materielle Präzisionen) und Beilagen (erklärende Beispiele, Tabellen, Hilfsmittel) ergänzt sein.</b> Auf Grund der jeweiligen betrieblichen Situation sind die entsprechenden Bestimmungen anzuwenden. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundlagen R 300.1</li> <li>– Signale R 300.2</li> <li>– Kommunikation, Anordnungen und Übermittlung R 300.3</li> <li>– Rangierbewegungen R 300.4</li> <li>– Zugvorbereitung R 300.5</li> <li>– Zugfahrten R 300.6</li> <li>– Zugbeeinflussung R 300.7</li> <li>– Arbeitssicherheit R 300.8</li> <li>– Störungen R 300.9</li> <li>– Formulare R 300.10</li> <li>– Schalten und Erden von Fahrleitungen R 300.11</li> <li>– Arbeiten im Gleisbereich R 300.12</li> <li>– Lokführer / Lokführerin (LF) R 300.13</li> <li>– Bremsen R 300.14</li> <li>– Besondere Betriebsformen R 300.15</li> </ul>

R / Ziffer	bisher	neu																																																																								
	– Besondere Betriebsformen R 300.15																																																																									
2.5	bisher Ziffer 3	<b>2.5 Begriffe</b>																																																																								
2.5.1	bisher Ziffer 3.1, dieses Verzeichnis der Begriffe enthält nur die materiell geänderten Begriffe. <b>3.1 Verzeichnis der Begriffe</b>	dieses Verzeichnis der Begriffe enthält nur die materiell geänderten Begriffe. <b>2.5.1 Verzeichnis der Begriffe</b>																																																																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anschlussgleis-betreiber</td> <td>gestionnaire de voie de raccordement</td> <td>gestore del binario di raccordo</td> </tr> <tr> <td>Bedienoberfläche</td> <td>interface utilisateur</td> <td>superficie di lavoro</td> </tr> <tr> <td>Checkliste Fahrdienst</td> <td>check-list circulation</td> <td>checkliste circolazione</td> </tr> <tr> <td>Eisenbahnunternehmen</td> <td>entreprise de chemin de fer</td> <td>impresa ferroviaria</td> </tr> <tr> <td>Eisenbahnverkehrsunternehmen</td> <td>entreprise de transport ferroviaire</td> <td>impresa di trasporto ferroviaria</td> </tr> <tr> <td>Ende der CAB-Fahrerlaubnis ETCS</td> <td>fin de l'autorisation de circuler CAB ETCS</td> <td>fine dell'autorizzazione al movimento CAB ETCS</td> </tr> <tr> <td>Fahrdienstleiter</td> <td>chef-circulation</td> <td>capomovimento</td> </tr> <tr> <td>Fahrt</td> <td>convoi</td> <td>corsa</td> </tr> </tbody> </table>	Begriffe	Termes	Termini	Anschlussgleis-betreiber	gestionnaire de voie de raccordement	gestore del binario di raccordo	Bedienoberfläche	interface utilisateur	superficie di lavoro	Checkliste Fahrdienst	check-list circulation	checkliste circolazione	Eisenbahnunternehmen	entreprise de chemin de fer	impresa ferroviaria	Eisenbahnverkehrsunternehmen	entreprise de transport ferroviaire	impresa di trasporto ferroviaria	Ende der CAB-Fahrerlaubnis ETCS	fin de l'autorisation de circuler CAB ETCS	fine dell'autorizzazione al movimento CAB ETCS	Fahrdienstleiter	chef-circulation	capomovimento	Fahrt	convoi	corsa	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Begriffe</th> <th>Termes</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anschlussgleis-betreiberin</td> <td>gestionnaire de voie de raccordement</td> <td>gestore del binario di raccordo</td> </tr> <tr> <td>Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)</td> <td>coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)</td> <td>coordinatore / coordinatrice delle aree die lavori (COAL)</td> </tr> <tr> <td>Bedienoberfläche (man machine interface)</td> <td>interface utilisateur (man machine interface)</td> <td>superficie di lavoro (man machine interface)</td> </tr> <tr> <td>Checkliste Fahrdienst (CL-F)</td> <td>check-list circulation (CL-C)</td> <td>checkliste circolazione (CL-C)</td> </tr> <tr> <td>Eisenbahnunternehmen (EBU)</td> <td>entreprise de chemin de fer (ECF)</td> <td>impresa ferroviaria (IF)</td> </tr> <tr> <td>Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)</td> <td>entreprise de transport ferroviaire (ETF)</td> <td>impresa di trasporto ferroviaria (ITF)</td> </tr> <tr> <td>Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)</td> <td>fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)</td> <td>fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)</td> </tr> <tr> <td>European Train Control System (ETCS)</td> <td>European Train Control System (ETCS)</td> <td>European Train Control System (ETCS)</td> </tr> <tr> <td>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)</td> <td>chef-circulation / cheffe-circulation (CC)</td> <td>Capomovimento (CMOV)</td> </tr> <tr> <td>Fahrt</td> <td>convoi</td> <td>corsa</td> </tr> <tr> <td>— Extrafahrten</td> <td>— circulations spéciales</td> <td>— corse speciali</td> </tr> <tr> <td>- Fahrplanmäßige Fahrten</td> <td>- circulations ordinaires</td> <td>- corse ordinarie</td> </tr> <tr> <td>- Regelmässige Fahrten</td> <td>- trains ou mouvements de manœuvre réguliers</td> <td>- corse regolari</td> </tr> <tr> <td>- Fakultative Fahrten</td> <td>- trains ou mouvements de manœuvre facultatifs</td> <td>- corse facoltative</td> </tr> </tbody> </table>	Begriffe	Termes	Termini	Anschlussgleis-betreiberin	gestionnaire de voie de raccordement	gestore del binario di raccordo	Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)	coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	coordinatore / coordinatrice delle aree die lavori (COAL)	Bedienoberfläche (man machine interface)	interface utilisateur (man machine interface)	superficie di lavoro (man machine interface)	Checkliste Fahrdienst (CL-F)	check-list circulation (CL-C)	checkliste circolazione (CL-C)	Eisenbahnunternehmen (EBU)	entreprise de chemin de fer (ECF)	impresa ferroviaria (IF)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	entreprise de transport ferroviaire (ETF)	impresa di trasporto ferroviaria (ITF)	Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)	fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)	fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)	Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	Capomovimento (CMOV)	Fahrt	convoi	corsa	— Extrafahrten	— circulations spéciales	— corse speciali	- Fahrplanmäßige Fahrten	- circulations ordinaires	- corse ordinarie	- Regelmässige Fahrten	- trains ou mouvements de manœuvre réguliers	- corse regolari	- Fakultative Fahrten	- trains ou mouvements de manœuvre facultatifs	- corse facoltative
Begriffe	Termes	Termini																																																																								
Anschlussgleis-betreiber	gestionnaire de voie de raccordement	gestore del binario di raccordo																																																																								
Bedienoberfläche	interface utilisateur	superficie di lavoro																																																																								
Checkliste Fahrdienst	check-list circulation	checkliste circolazione																																																																								
Eisenbahnunternehmen	entreprise de chemin de fer	impresa ferroviaria																																																																								
Eisenbahnverkehrsunternehmen	entreprise de transport ferroviaire	impresa di trasporto ferroviaria																																																																								
Ende der CAB-Fahrerlaubnis ETCS	fin de l'autorisation de circuler CAB ETCS	fine dell'autorizzazione al movimento CAB ETCS																																																																								
Fahrdienstleiter	chef-circulation	capomovimento																																																																								
Fahrt	convoi	corsa																																																																								
Begriffe	Termes	Termini																																																																								
Anschlussgleis-betreiberin	gestionnaire de voie de raccordement	gestore del binario di raccordo																																																																								
Arbeitsstellen-Koordinator / - Koordinatorin (AKO)	coordinateur / coordinatrice de chantier (COC)	coordinatore / coordinatrice delle aree die lavori (COAL)																																																																								
Bedienoberfläche (man machine interface)	interface utilisateur (man machine interface)	superficie di lavoro (man machine interface)																																																																								
Checkliste Fahrdienst (CL-F)	check-list circulation (CL-C)	checkliste circolazione (CL-C)																																																																								
Eisenbahnunternehmen (EBU)	entreprise de chemin de fer (ECF)	impresa ferroviaria (IF)																																																																								
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	entreprise de transport ferroviaire (ETF)	impresa di trasporto ferroviaria (ITF)																																																																								
Ende der CAB-Fahrerlaubnis (EOA)	fin de l'autorisation de circuler CAB (EOA)	fine dell'autorizzazione al movimento CAB (EOA)																																																																								
European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)	European Train Control System (ETCS)																																																																								
Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)	chef-circulation / cheffe-circulation (CC)	Capomovimento (CMOV)																																																																								
Fahrt	convoi	corsa																																																																								
— Extrafahrten	— circulations spéciales	— corse speciali																																																																								
- Fahrplanmäßige Fahrten	- circulations ordinaires	- corse ordinarie																																																																								
- Regelmässige Fahrten	- trains ou mouvements de manœuvre réguliers	- corse regolari																																																																								
- Fakultative Fahrten	- trains ou mouvements de manœuvre facultatifs	- corse facoltative																																																																								



R / Ziffer	bisher			neu		
	<p>Führergehilfe Führerstand-signalisierung</p>	<p>aide-mécanicien signalisation en cabine</p>	<p>aiuto macchinista segnalazione in cabina di guida</p>	<p>- Extrafahrten <del>Führergehilfe / Führergehilfin</del> Führerstands-signalisierung (FSS) Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM) <del>Handgerät</del> Infrastrukturbetreiberin (ISB) Instruierte Person für elektrische Anlagen (IPEA) Lokführer / Lokführerin (LF) Personal Rangierer / Rangiererin (RA) Rangierleiter / Rangierleiterin (RL) Sachverständige Person für elektrische Anlagen (SPEA) Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC) Sicherheitsdispositiv (SIDI) Sicherheitsleitung (SL) Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SIWÄ)</p>	<p>- circulations spéciales <del>aide-mécanicien</del> signalisation en cabine (SCab) Dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV) <del>appareil portable</del> gestionnaire de l'infrastructure (GI) Personne instruite pour les installations électriques (PIIE) mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC) personnel employé / employée de manœuvre (EMAN) chef / cheffe de manœuvre (CMAN) Personne compétente pour les installations électriques (PECIE) Chef / cheffe de la sécurité (CS) Dispositif de sécurité (DISPO) Direction de la sécurité (DSEC) Protecteur / protectrice (PROT)</p>	<p>- corse speciali <del>aiuto macchinista</del> segnalazione in cabina di guida (SCab) Dispositivo d'annuncio di binario libero (ABL) <del>apparecchio mobile</del> gestore dell'infrastruttura (GI) Persona istruita per impianti elettrici (PIIE) Macchinista (MAC) personale Manovratore / manovratrice (MAN) Capomanovra (CMAN) Persona esperta per impianti elettrici (PESIE) Capo / cappa della sicurezza (CS) Dispositivo di sicurezza (DISPO) Direzione responsabile della sicurezza (DS) Guardiano / guardianadi sicurezza (GS)</p>
	<p>Infrastrukturbetreiberin</p>	<p>gestionnaire de l'infrastructure</p>	<p>gestore dell'infrastruttura</p>	<p>Strassenbahnbereich</p>	<p>zone pour les chemins de fer routiers</p>	<p>zona tranvie</p>
	<p>Lokführer</p>	<p>mécanicien de locomotive</p>	<p>macchinista</p>			
	<p>Rangierer Rangierleiter</p>	<p>employé de manœuvre chef de manœuvre</p>	<p>manovratore capomanovra</p>			

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Streckenzentrale      centrale de gestion      centrale di tratta</p> <p>Zugbegleiter      accompagnateur de train accompagnatore del treno</p> <p>Zugvorbereiter      préparateur de train      preparatore del treno</p>	<p>Streckenzentrale (<b>Radio Block Center, RBC</b>)      centrale de gestion (<b>Radio Block Center, RBC</b>)      centrale di tratta (<b>Radio Block Center, RBC</b>)</p> <p><b>Vorwarner / Vorwarnerin (VW)</b>      <b>Sentinelles (SENT)</b>      <b>Sentinella (SENT)</b></p> <p><b>Zugbegleiter / Zugbegleiterin (ZBE)</b>      <b>accompagnateur / accompagnatrice de train (AT)</b>      <b>accompagnatore / accompagnatrice del treno (ACCT)</b></p> <p><b>Zuggattungen</b>      <b>Catégories de trains</b>      <b>Specie di treni</b></p> <p><b>- Reisezüge</b>      <b>trains de voyageurs</b>      <b>treni viaggiatori</b></p> <p><b>- Güterzüge</b>      <b>trains de marchandises</b>      <b>treni merci</b></p> <p><b>- Dienstzüge</b>      <b>trains de service</b>      <b>treni di servizio</b></p> <p><b>Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin (ZVB)</b>      <b>préparateur / préparatrice de train (PRT)</b>      <b>preparatore / preparatrice del treno (PRT)</b></p>
2.5.2	<p>bisher Ziffer 3.2</p> <p><b>3.2 Erklärung der Begriffe</b></p> <p><i>Anschlussgleisbetreiber</i> Der Anschliesser, der für den infrastrukturseitigen Betrieb des Anschlussgleises verantwortlich ist</p> <p><i>Bahnhof</i> Anlage innerhalb der Einfahrtsignale, wo solche fehlen innerhalb der Einfahrweichen, zur Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen, meistens mit Publikumsverkehr</p> <p><i>Checkliste Fahrdienst</i> auf die Sicherungsanlage abgestimmte, verbindliche fahrdienstliche Anleitung zur Behandlung von Störungen und für das Sichern</p>	<p>Nachfolgend sind diejenigen Begriffe aufgelistet, welche neu eingeführt werden, gegenüber den FDV 2020 ändern oder aufgehoben werden.</p> <p><b>2.5.2 Erklärung der Begriffe</b></p> <p><i>Anschlussgleisbetreiberin</i> Der Anschliesser, der für den infrastrukturseitigen Betrieb des Anschlussgleises verantwortlich ist</p> <p><i>Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin (AKO)</i> <b>Befinden sich in gesperrten Gleisen mehrere Arbeitsstellen, kann ein SC als AKO eingesetzt werden</b></p> <p><i>Bahnhof</i> <b>Anlage zur Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen meistens mit Publikumsverkehr</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- innerhalb der Einfahrtsignale <b>oder</b></li> <li>- wo solche fehlen innerhalb der Einfahrweichen <b>oder</b></li> <li>- <b>Wo vorhanden innerhalb der Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel</b></li> </ul> <p><i>Checkliste Fahrdienst (CL-F)</i> auf die Sicherungsanlage abgestimmte, verbindliche fahrdienstliche Anleitung zur Behandlung von Störungen und für das Sichern</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p><i>DMI (Driver Machine Interface)</i> Lokführer Bedien- und Anzeigeelement im Führerstand</p> <p><i>Eisenbahnunternehmen</i> der Eisenbahngesetzgebung unterstellte natürliche oder juristische Personen (exkl. Busse, Trolleybusse, Seilbahnen)</p> <p><i>Eisenbahnverkehrsunternehmen</i> Eisenbahnunternehmen in der Funktion Verkehr zu betreiben, was insbesondere die Traktion beinhaltet</p> <p><i>Ende der CAB-Fahrerlaubnis (End of Authority; EOA)</i> Zielpunkt, den ein zugführendes Fahrzeug im Bereich der Führerstands- signalisierung nicht überfahren darf und an dem die Zielgeschwindigkeit Null beträgt</p> <p><i>ETCS (European Train Control System)</i> Europäisch normiertes Signalisierungs- und Zugbeeinflussungssystem</p> <p><i>Fahrdienstleiter</i> der Verantwortliche für die Sicherung und Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen</p> <p><i>Fahrpersonal</i> der Lokführer und der Zugbegleiter oder der Lokführer und der Rangierer</p> <p><i>Fahrt</i> Sammelbegriff für Zugfahrt und Rangierbewegung</p>	<p><i>Driver Machine Interface (DMI)</i> Bedien- und Anzeigeelement im Führerstand</p> <p><i>Eisenbahnunternehmen (EBU)</i> der Eisenbahngesetzgebung unterstellte natürliche oder juristische Personen (exkl. Busse, Trolleybusse, Seilbahnen)</p> <p><i>Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)</i> <b>EBU</b> in der Funktion Verkehr zu betreiben, was insbesondere die Traktion beinhaltet</p> <p><i>Ende der CAB-Fahrerlaubnis (End of Authority; EOA)</i> Zielpunkt, den ein zugführendes Fahrzeug im Bereich der FSS nicht überfahren darf und an dem die Zielgeschwindigkeit Null beträgt</p> <p><i>European Train Control System (ETCS)</i> Europäisch normiertes Signalisierungs- und Zugbeeinflussungssystem</p> <p><i>Fahrdienstleiter / Fahrdienstleiterin (FDL)</i> die verantwortliche Person für die Sicherung und Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen</p> <p><i>Fahrpersonal</i> <b>LF mit oder ohne ZBE oder LF und RA</b></p> <p><i>Fahrt</i> Sammelbegriff für Zugfahrt <b>oder</b> Rangierbewegung, diese werden eingeteilt in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Fahrplanmässige Fahrten</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Regelmässige Fahrten</i>, wenn sie täglich oder an bestimmten bezeichneten Tagen ohne besondere Anordnung verkehren</li> <li>- <i>Fakultative Fahrten</i>, wenn sie nur bei Bedarf und auf besondere Anordnung verkehren.</li> </ul> </li> <li>- <i>Extrafahrten</i> Fahrten, die auf besondere Anordnung und nach einer besonders erstellten Fahrordnung verkehren</li> </ul>

	<p><i>Führergehilfe</i> der Mitarbeiter, der im Führerstand den Lokführer fahrdienstlich unterstützt</p> <p><i>Führerstandssignalisierung</i> direkte Übermittlung von fahrdienstlichen Informationen in den Führerstand an Stelle der Beachtung von ortsfesten Signalen. Die Führerstands-signalisierung erteilt den Zügen die CAB-Fahrerlaubnis. Die Vorschriften können den Lokführer zeitweise dazu auffordern, zusätzlich ortsfeste Signale zu beachten.</p> <p><i>Gestörter Abschnitt</i> ein Fahrweg, welcher durch ein gestörtes Element der Sicherungsanlage beeinflusst wird bzw. in welchem sich ein mittels Notbedienung in Grundstellung verbrachtes Element der Sicherungsanlage befindet. Dieser entspricht der Fahrstrasse, welche im Regelbetrieb ohne Notbedienung eingestellt werden kann, und ist durch den Fahrdienstleiter für jede Fahrt zu bestimmen</p> <p><i>Handgerät</i> tragbares Funkgerät oder Telefon</p> <p><i>Infrastrukturbetreiberin</i> ein Eisenbahnunternehmen, das eine Eisenbahninfrastruktur betreibt</p> <p><i>Lokführer</i> der Mitarbeiter, der für die Bedienung von Triebfahrzeugen aller Art in fahrdienstlicher und technischer Hinsicht zuständig ist</p> <p><i>Netzbenutzerin</i> ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches den Netzzugang auf fremder Infrastruktur beansprucht</p>	<p><del><i>Führergehilfe / Führergehilfin</i></del> <del><i>Personal welches LF im Führerstand fahrdienstlich unterstützt</i></del></p> <p><i>Führerstandssignalisierung (FSS)</i> direkte Übermittlung von fahrdienstlichen Informationen in den Führerstand an Stelle der Beachtung von ortsfesten Signalen. Die FSS erteilt den Zügen die CAB-Fahrerlaubnis. Die Vorschriften können zeitweise dazu auffordern, zusätzlich ortsfeste Signale zu beachten.</p> <p><i>Gestörter Abschnitt</i> ein Fahrweg, welcher durch ein gestörtes Element der Sicherungsanlage beeinflusst wird <b>oder</b> in welchem sich ein mittels Notbedienung in Grundstellung verbrachtes Element der Sicherungsanlage befindet. Dieser entspricht der Fahrstrasse, welche im Regelbetrieb ohne Notbedienung eingestellt werden kann. <b>Er ist durch den FDL für jede Fahrt erneut zu bestimmen.</b></p> <p><i>Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM)</i> technische Einrichtung zum Feststellen, ob Gleisabschnitte frei von Eisenbahnfahrzeugen sind</p> <p><del><i>Handgerät</i></del> <del><i>tragbares Funkgerät oder Telefon</i></del></p> <p><i>Infrastrukturbetreiberin (ISB)</i> EBU, das eine Eisenbahninfrastruktur betreibt</p> <p><i>Instruierte Person (IPEA)</i> Person mit Berechtigung, um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen auszuführen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen</p> <p><i>Lokführer / Lokführerin (LF)</i> <b>Person, welche</b> für die Bedienung von Triebfahrzeugen aller Art in fahrdienstlicher und technischer Hinsicht zuständig ist</p> <p><i>Netzbenutzerin</i> EVU, welches den Netzzugang auf <b>einer</b> Infrastruktur beansprucht</p> <p><i>Personal</i> Personen, welche in der Sicherheitsverantwortung eines EBU eingesetzt sind</p>
--	---	---

	<p><i>Rangierer</i> alle mit Rangierarbeiten betrauten Mitarbeiter</p> <p><i>Rangierleiter</i> der Verantwortliche für das Leiten und die Durchführung der Rangierbewegung. Er übernimmt das indirekte Führen</p> <p><i>Rufname</i> Bezeichnung der Gesprächsteilnehmer zur eindeutigen Erkennung</p>	<p><i>Rangierer / Rangiererin (RA)</i> mit Rangierarbeiten betrautes Personal</p> <p><i>Rangierleiter / Rangierleiterin (RL)</i> für das Leiten und die Durchführung der Rangierbewegung verantwortliche Person. Sie übernimmt das indirekte Führen</p> <p><i>Rufname</i> Bezeichnung der am Gespräch Beteiligten zur eindeutigen Erkennung</p> <p><i>Sachverständige Person (SPEA)</i> Person mit Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Sie kann z.B. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden</p> <p><i>Schaltberechtigte Person</i> Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen immer im Auftrag aus, ausser in Notsituationen</p> <p><i>Sicherheitschef/ Sicherheitschefin (SC)</i> Verantwortliches Personal für die Durchführung der Sicherheitsmassnahmen auf der Arbeitsstelle</p> <p><i>Sicherheitsdispositiv (SIDI)</i> Festlegung der für eine Arbeitsstelle notwendigen Sicherheitsmassnahmen sowie der durch die ISB in ihren Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Angaben</p> <p><i>Sicherheitsleitung (SL)</i> Die Stelle, die unter Verantwortung der ISB das SIDI mit den Sicherheitsmassnahmen vorschreibt und überwacht. Dies beinhaltet auch die notwendigen Anpassungen an den Arbeitsfortschritt</p> <p><i>Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SIWÄ)</i> Für die rechtzeitige Warnung des Personals auf einer Arbeitsstelle verantwortliche Person, um das sichere Räumen des betroffenen Gleisbereichs zu ermöglichen</p> <p><i>Vorwarner / Vorwarnerin (VW)</i> Für das rechtzeitige Melden von herannahenden Fahrten verantwortliches Personal bei einer Arbeitsstelle. Der VW übermittelt die Annäherung der</p>
--	---	--

R / Ziffer	bisher	neu
	<p><i>Zugbegleiter</i> Mitarbeiter für das Begleiten von Zügen aus Gründen der Betriebssicherheit</p> <p><i>Zugvorbereiter</i> der vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bezeichnete Verantwortliche für die Durchführung der Zuguntersuchung</p>	<p>Fahrten mit dem im Sicherheitsdispositiv vorgesehenen Kommunikationsmittel an den SIWÄ</p> <p><i>Zahnradfahrzeug</i> Fahrzeug, das seine Zug- oder Bremskraft auf eine Zahnstange überträgt. Als Zahnradfahrzeuge gelten ebenfalls Fahrzeuge, bei denen Zug- oder Bremskräfte über Zahnstange und Adhäsion gleichzeitig übertragen werden, wenn die Kraftübertragung über Adhäsion alleine nicht genügt.</p> <p><i>Zugbegleiter / Zugbegleiterin (ZBE)</i> Personal, welches die Züge aus Gründen der Betriebssicherheit begleitet</p> <p><i>Zuggattungen</i> Züge werden mit Rücksicht auf ihre Benützung eingeteilt in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Reisezüge</i>, die in erster Linie der Beförderung von Reisenden dienen</li> <li>– <i>Güterzüge</i>, die in erster Linie der Beförderung von Gütern, Tieren und leeren Güterwagen dienen</li> <li>– <i>Dienstzüge</i>, für dienstliche Zwecke.</li> </ul> <p><i>Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin (ZVB)</i> Vom EVU bezeichnetes, für die Durchführung der Zuguntersuchung verantwortliches Personal</p>
2.6	<p>bisher Ziffer 2.1.4</p> <p><b>2.1.4 Betriebsvorschriften</b></p> <p>Notwendige Ausführungsbestimmungen, Abweichungen, Ergänzungen und Erläuterungen zu diesen Vorschriften sind von den einzelnen Eisenbahnunternehmen in Betriebsvorschriften aufzuführen, die sowohl im Normalfall, wie auch bei Störungen eine zuverlässige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes sicherstellen. Der Erlass von Betriebsvorschriften richtet sich nach der Richtlinie des BAV zum Erlass von Betriebs- und Fahrdienstvorschriften.</p>	<p><b>2.6 Betriebsvorschriften</b></p> <p>Notwendige Ausführungsbestimmungen, Abweichungen, Ergänzungen und Erläuterungen zu diesen Vorschriften sind von den einzelnen EBU in Betriebsvorschriften aufzuführen, die sowohl im Normalfall, wie auch bei Störungen eine zuverlässige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes sicherstellen. Der Erlass von Betriebsvorschriften richtet sich nach der <b>RL BV-FDV</b>.</p>
2.6.1	<p>bisher Ziffer 4.4</p> <p><b>4.4 Begleitung der Züge</b></p> <p>Züge, welche die technischen Bedingungen erfüllen, verkehren in der Regel ohne Zugbegleiter. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezeichnen in den Ausführungsbestimmungen die Züge, die begleitet werden.</p>	<p><b>2.6.1 Begleitung der Züge</b></p> <p>Züge, welche die technischen Bedingungen erfüllen, verkehren in der Regel ohne ZBE. Die EVU bezeichnen in den Ausführungsbestimmungen die Züge, die begleitet werden.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
2.6.2	<p>bisher Ziffer 4.8</p> <p><b>4.8 Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen</b></p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen haben ein aktuelles Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen und deren Bahnübergänge zu erstellen. Mindestens dem Fahrdienstleiter ist dieses Verzeichnis in geeigneter Weise zugänglich zu machen.</p>	<p><b>2.6.2 Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen</b></p> <p>Die ISB haben ein aktuelles Verzeichnis über die kilometrische Lage der Bahnübergangsanlagen und deren Bahnübergänge zu erstellen. Mindestens den FDL ist dieses Verzeichnis in geeigneter Weise zugänglich zu machen.</p>
2.6.3	<p>bisher Ziffer 2.1.6</p> <p><b>2.1.6 Checklisten Fahrdienst</b></p> <p>Das Erstellen und Anwenden der Checklisten Fahrdienst ist verbindlich,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren oder wenn im Bereich der Führerstandssignalisierung Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen gesichert werden</li> <li>– zur Behebung von Störungen; ausgenommen sind im Bereich der Führerstandssignalisierung Zugfahrstrassen in der Betriebsart «On Sight», welche durch den Fahrdienstleiter ohne Umgehung gestörter Elemente eingestellt werden können</li> <li>– zum Einführen/Aufheben von betrieblichen Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich sowie</li> <li>– in den zusätzlichen vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebenen Fällen.</li> </ul> <p>Die Fahrdienstvorschriften bilden die Grundlage für die Erstellung der Checklisten Fahrdienst.</p>	<p><b>2.6.3 Checklisten Fahrdienst (CL-F)</b></p> <p>Das Erstellen und Anwenden der CL-F ist verbindlich,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren oder wenn im Bereich der FSS Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen gesichert werden</li> <li>– zur Behebung von Störungen; ausgenommen sind im Bereich der FSS Zugfahrstrassen in der Betriebsart «On Sight», welche ohne Umgehung gestörter Elemente eingestellt werden können</li> <li>– zum Einführen/Aufheben von betrieblichen Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich</li> <li>– in den zusätzlichen vom EBU vorgeschriebenen Fällen.</li> </ul> <p>Die FDV bilden die Grundlage für die Erstellung der CL-F</p>
2.6.4	<p>bisher Ziffer 4.7</p> <p><b>4.7 Energieeffizienz</b></p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützen den wirtschaftlichen Einsatz von Energie, soweit die Sicherheit nicht negativ beeinflusst wird. Sie erlassen die dazu notwendigen Betriebsvorschriften.</p>	<p><b>2.6.4 Energieeffizienz</b></p> <p>Die ISB und die EVU unterstützen den wirtschaftlichen Einsatz von Energie, soweit die Sicherheit nicht negativ beeinflusst wird. Sie erlassen die dazu notwendigen Betriebsvorschriften.</p>
2.7	<p>bisher Ziffer 2.1.7</p> <p><b>2.1.7 Einsatz und Verhalten des Personals</b></p> <p>Für fahrdienstliche Tätigkeiten darf nur dafür ausgebildetes und geprüftes Personal eingesetzt werden. Bei sicherheitsrelevanten Tätigkeiten dürfen</p>	<p><b>2.7 Einsatz und Verhalten des Personals</b></p> <p>Für fahrdienstliche Tätigkeiten darf nur dafür ausgebildetes und geprüftes Personal eingesetzt werden. Bei sicherheitsrelevanten Tätigkeiten dürfen</p>



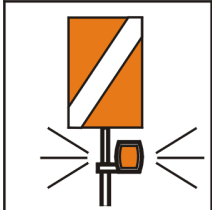

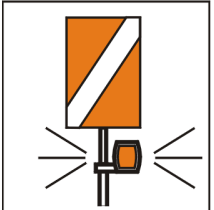
R / Ziffer	bisher	neu
	<p>sich die Mitarbeitenden keinesfalls durch andere Tätigkeiten ablenken lassen.</p> <p>Werden fahrdienstliche Aufgaben einer Funktion durch verschiedene Personen wahrgenommen, sprechen sich die Beteiligten über die Ausgangslage, den Stand der Arbeit und das konkrete Vorgehen ab. Dies gilt insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– bei geographischer oder funktionaler Trennung der Zuständigkeiten, bzw.</li> <li>– bei zeitlicher Staffelung.</li> </ul> <p>Werden bei der Festlegung der Betriebsorganisation die fahrdienstlichen Funktionen aufgeteilt, regeln die Eisenbahnunternehmen nötigenfalls die Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Abläufe.</p> <p>Bei Dienstübergabe übergibt der abtretende Mitarbeiter seinem Nachfolger die erforderlichen Informationen. Erfolgt keine direkte Übergabe, sind Besonderheiten schriftlich zu vermitteln.</p>	<p>sich die Mitarbeitenden keinesfalls durch andere Tätigkeiten ablenken lassen.</p> <p>Werden fahrdienstliche Aufgaben einer Funktion durch verschiedene Personen wahrgenommen, sprechen sich die Beteiligten über die Ausgangslage, den Stand der Arbeit und das konkrete Vorgehen ab. Dies gilt insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– bei geographischer oder funktionaler Trennung der Zuständigkeiten</li> <li>– bei zeitlicher Staffelung.</li> </ul> <p>Werden bei der Festlegung der Betriebsorganisation die fahrdienstlichen Funktionen aufgeteilt, regeln die EBU nötigenfalls die Verantwortlichkeiten, Kompetenzen und Abläufe.</p> <p>Bei Dienstübergabe übergibt die abtretende Person die erforderlichen Informationen an die nachfolgende. Erfolgt keine direkte Übergabe, sind Besonderheiten schriftlich zu vermitteln.</p>
2.7.1	<p>bisher Ziffer 5.1 materiell unverändert</p>	<p><b>2.7.1 Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit</b></p>
2.8	<p>bisher Ziffer 4.3.1</p> <p><b>4.3.1 Nummerierung der Züge und der Rangierbewegungen auf die Strecke</b></p> <p>Jeder Zug und jede Rangierbewegung auf die Strecke wird mit einer Nummer bezeichnet. Für Rangierbewegungen auf die Strecke wird zusätzlich der Buchstabe «R» hinzugefügt. Das Nummerierungsschema ist in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin bekannt zu geben. Für die Nummernverwendung auf Gemeinschaftsstrecken und in Gemeinschaftsbahnhöfen haben sich die Infrastrukturbetreiberinnen abzusprechen.</p>	<p><b>2.8 Nummerierung der Züge und der Rangierbewegungen auf die Strecke</b></p> <p>Jeder Zug und jede Rangierbewegung auf die Strecke wird mit einer Nummer bezeichnet. Für Rangierbewegungen auf die Strecke wird zusätzlich der Buchstabe «R» hinzugefügt. Das Nummerierungsschema ist in den Ausführungsbestimmungen der ISB bekannt zu geben. Für die Nummernverwendung auf Gemeinschaftsstrecken und in Gemeinschaftsbahnhöfen haben sich die ISB abzusprechen.</p>
2.9	<p>bisher Ziffer 4.5</p> <p><b>4.5 Signalmittel der Fahrzeuge, der Bahnhöfe und des Personals</b></p>	<p><b>2.9 Signalmittel der Fahrzeuge, der Bahnhöfe und des Personals</b></p>
2.9.1	<p>bisher Ziffer 4.5.1 materiell unverändert</p>	<p><b>2.9.1 Triebfahrzeuge und Steuerwagen</b></p>
2.9.2	<p>bisher Ziffer 4.5.2</p> <p><b>4.5.2 Bahnhöfe</b></p> <p>In Bahnhöfen, in denen eine örtliche Besetzung möglich ist, ist bereitzuhalten:</p>	<p><b>2.9.2 Bahnhöfe</b></p> <p>In Bahnhöfen <b>ist während der örtlichen</b> Besetzung bereitzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Laterne <b>oder eine Taschenlampe</b> mit weissem und rotem Licht</li> </ul>



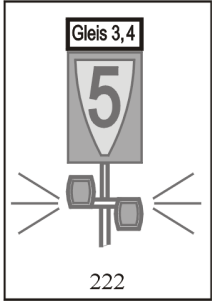
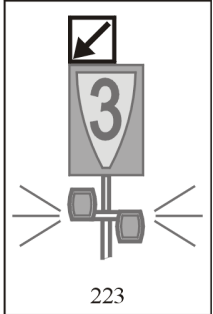
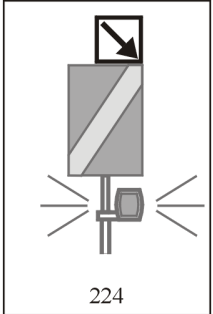
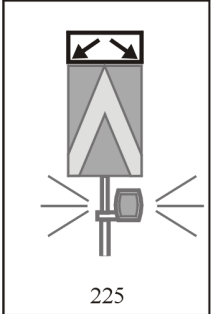
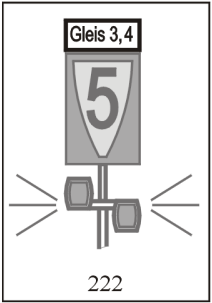
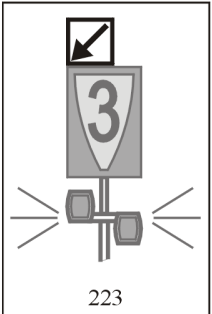
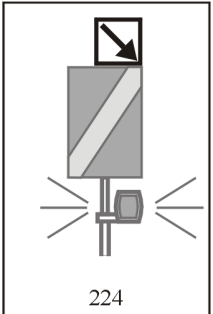
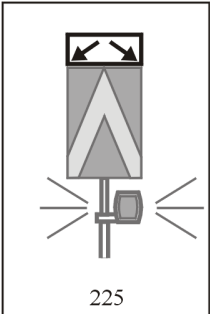
R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Laterne mit weissem und rotem Licht</li> <li>– eine rote Signalflagge</li> <li>– eine rote Haltsignal-Scheibe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– eine rote Signalflagge</li> <li>– eine rote Haltsignal-Scheibe.</li> </ul>
2.9.3	<p>bisher Ziffer 4.5.3</p> <p><b>4.5.3 Personal</b></p> <p>Der Rangierleiter, der Rangierer und der Fahrdienstleiter mit Aufsichtsfunktion benötigen eine Mundpfeife. Der Zugbegleiter benötigt eine Mundpfeife, eine Schrillpfeife und eine Taschenlampe.</p> <p>Bei Nacht haben die Rangierer, ausgenommen bei Ausrüstung mit Funk, eine Handlaterne mit weissem und rotem Licht mitzutragen.</p>	<p><b>2.9.3 Personal</b></p> <p>Der RL, der RA und der FDL mit Aufsichtsfunktion benötigen eine Mundpfeife. Der ZBE benötigt eine Mundpfeife und eine Taschenlampe.</p> <p>Bei Nacht haben die RA, ausgenommen bei Ausrüstung mit einem zur Abgabe von Befehlen geeigneten mobilen Kommunikationsmittel, eine Handlaterne mit weissem und rotem Licht mitzutragen.</p>
2.10	<p>bisher Ziffer 4.6</p> <p><b>4.6 Abgrenzung Aussen- und Führerstandssignalisierung</b></p> <p>Eisenbahninfrastrukturen mit zentralisierten Sicherungsanlagen sind entweder mit einer Aussensignalisierung oder Führerstandssignalisierung ausgerüstet.</p>	<p><b>2.10 Abgrenzung Aussensignalisierung und FSS</b></p> <p>Eisenbahninfrastrukturen mit zentralisierten Sicherungsanlagen sind entweder mit einer Aussensignalisierung oder FSS ausgerüstet.</p>
2.10.1	<p>bisher Ziffer 4.6.1</p> <p><b>4.6.1 Systemgrenze</b></p> <p>Die Systemgrenze zwischen Aussen- und Führerstandssignalisierung liegt bei der Tafel CAB-Anfang bzw. CAB-Ende.</p>	<p><b>2.10.1 Systemgrenze</b></p> <p>Die Systemgrenze zwischen Aussen- und FSS liegt bei der Tafel CAB-Anfang bzw. CAB-Ende.</p>
2.10.2	<p>bisher Ziffer 4.6.2</p> <p><b>4.6.2 Betriebliche Unterscheidung zwischen Bahnhof und Strecke im Bereich der Führerstandssignalisierung</b></p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung können für Fahrten alle Fahrstrassenabschnitte sowohl als Start- wie auch als Zielgleis genutzt werden.</p> <p>Auf die Unterscheidung der Betriebsprozesse zwischen Bahnhof und Strecke wird im Bereich der Führerstandssignalisierung verzichtet. Für das Führen von Zügen und Rangierbewegungen gelten spezifische Betriebsprozesse. Die übrigen Bestimmungen über Bahnhof und Strecke (z.B. Aufstellung der Signale, Fahrordnung, Zuguntersuchung oder Strecken- und Bahnhofkenntnis) gelten, sofern diese nicht spezifisch für Führerstands-signalisierung geregelt sind.</p>	<p><b>2.10.2 Betriebliche Unterscheidung zwischen Bahnhof und Strecke im Bereich der FSS</b></p> <p>Im Bereich der FSS können für Fahrten alle Fahrstrassenabschnitte sowohl als Start- wie auch als Zielgleis genutzt werden.</p> <p>Auf die Unterscheidung der Betriebsprozesse zwischen Bahnhof und Strecke wird im Bereich der FSS verzichtet. Für das Führen von Zügen und Rangierbewegungen gelten spezifische Betriebsprozesse. Die übrigen Bestimmungen über Bahnhof und Strecke (z.B. Aufstellung der Signale, Fahrordnung, Zuguntersuchung oder Strecken- und Bahnhofkenntnis) gelten, sofern diese nicht spezifisch für FSS geregelt sind.</p>
2.10.3	<p>bisher Ziffer 4.6.3</p> <p><b>4.6.3 Geschwindigkeitsbereiche im Bereich der Führerstands-signalisierung</b></p>	<p><b>2.10.3 Geschwindigkeitsbereiche im Bereich der FSS</b></p> <p>Im Bereich der FSS wird zwischen dem</p>

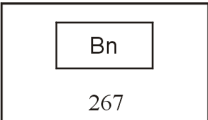
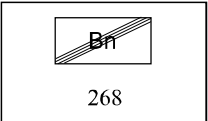
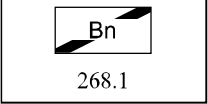
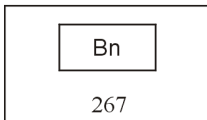
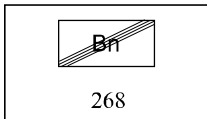
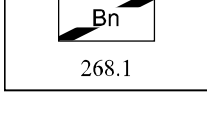


R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Im Bereich der Führerstandsignalisierung wird zwischen dem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– konventionellen Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h und</li> <li>– erweiterten Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h bis 250 km/h</li> </ul> <p>unterschieden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– konventionellen Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h und</li> <li>– erweiterten Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h bis 250 km/h</li> </ul> <p>unterschieden.</p>
2.10.4	<p>bisher Ziffer 4.6.4</p> <p><b>4.6.4 Grundsätze im Bereich der Führerstandsignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich</b></p> <p>Die Betriebsarten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «Shunting» ausserhalb des Erhaltungsbetriebs und</li> <li>– «Isolation»</li> </ul> <p>sind verboten. Das Abrüsten von zugführenden Fahrzeugen ist nur im Störfall des Fahrzeuges oder beim Wenden zulässig.</p> <p>Rangierbewegungen und Arbeiten im Gleisbereich sind ausschliesslich im Erhaltungsbetrieb innerhalb eines eingeschalteten Erhaltungsbereichs bzw. -bereichs zulässig.</p> <p>Ergänzende Bedingungen für das Einführen und Aufheben des Erhaltungsbetriebs sind in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin zu regeln.</p> <p>Die Einfahrt von kommerziellen Zügen in einen eingeschalteten Erhaltungsbereich bzw. -bereich ist verboten.</p> <p>Das Fahrpersonal darf den Zug im Regelbetrieb nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters verlassen. Der Fahrdienstleiter darf auf doppel- oder mehrspurigen Strecken die Zustimmung zum Verlassen des Fahrzeuges erst erteilen, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Nachbargleise gesichert sind oder</li> <li>– die Züge auf den Nachbargleisen in der Betriebsart «On Sight» verkehren oder</li> <li>– auf den Nachbargleisen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sichergestellt ist.</li> </ul>	<p><b>2.10.4 Grundsätze im Bereich der FSS im erweiterten Geschwindigkeitsbereich</b></p> <p>Die Betriebsarten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «Shunting» ausserhalb des Erhaltungsbetriebs und</li> <li>– «Isolation»</li> </ul> <p>sind verboten. Das Abrüsten von zugführenden Fahrzeugen ist nur im Störfall des Fahrzeuges oder beim Wenden zulässig.</p> <p>Rangierbewegungen und Arbeiten im Gleisbereich sind ausschliesslich im Erhaltungsbetrieb innerhalb eines eingeschalteten Erhaltungsbereichs bzw. -bereichs zulässig.</p> <p>Ergänzende Bedingungen für das Einführen und Aufheben des Erhaltungsbetriebs sind in den Ausführungsbestimmungen der ISB zu regeln.</p> <p>Die Einfahrt von kommerziellen Zügen in einen eingeschalteten Erhaltungsbereich bzw. -bereich ist verboten.</p> <p>Das Fahrpersonal darf den Zug im Regelbetrieb nur mit Zustimmung des FDL verlassen. <b>Diese Zustimmung darf</b> auf doppel- oder mehrspurigen Strecken <b>erst erteilt werden</b>, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Nachbargleise gesichert sind oder</li> <li>– die Züge auf den Nachbargleisen in der Betriebsart «On Sight» verkehren oder</li> <li>– auf den Nachbargleisen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sichergestellt ist.</li> </ul> <p>Nach der Rückkehr auf das Fahrzeug meldet sich das Fahrpersonal beim FDL zurück. Der FDL hebt nach erhaltener Rückmeldung die Sicherheitsmassnahmen auf.</p>

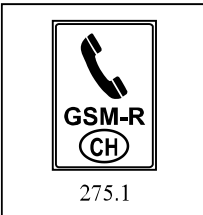
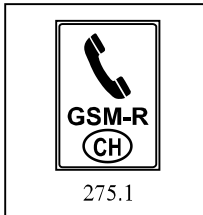
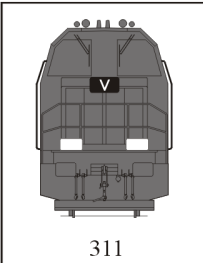
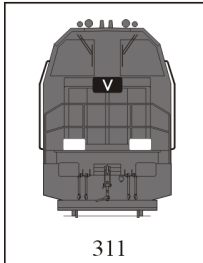
R / Ziffer	bisher	neu
	Nach der Rückkehr auf das Fahrzeug meldet sich das Fahrpersonal beim Fahrdienstleiter zurück. Der Fahrdienstleiter hebt nach erhaltener Rückmeldung die Sicherungsmassnahmen auf.	
4.3	<b>4.3 Bezeichnung der Züge und der Rangierbewegungen auf die Strecke</b>	<b>4.3 Bezeichnung der Züge und der Rangierbewegungen auf die Strecke</b>
		<b>Anlage 1 Teil-Geltungsbereiche und Funktionen FDV</b>
		<b>Anlage 2 Auswirkungen des europäischen Rechts</b>
<b>300.2</b>		
2.1.2	<p><b>2.1.2 Laternen-Sperrsignal</b></p> <p>Sperrsignale in der Bauart drehbarer Weichenlaternen werden in Verbindung mit abklappbaren Entgleisungsvorrichtungen oder Sperrschuhen sowie vor Weichen von Schutzstumpen ohne nutzbare Länge angewendet.</p> <div data-bbox="392 742 600 928" data-label="Image"> </div> <p>Begriff <i>Halt</i> Bedeutung <i>Halt vor dem Signal</i></p> <p>Das Signal zeigt kein Bild, wenn die Entgleisungsvorrichtung oder der Sperrschuh abgeklappt sind. Das Signal zeigt das der Weichenstellung entsprechende Bild, wenn die Weiche nicht in den Schutzstumpen führt.</p>	<p><b>2.1.2 Kennzeichnung der Stellung von Entgleisungsvorrichtungen, Sperrschuhen oder Weichen von Schutzstumpen</b></p> <p>Die Kennzeichnung von Entgleisungsvorrichtungen oder Sperrschuhen sowie Weichen von Schutzstumpen ohne nutzbare Länge kann in der Bauart drehbarer Weichenlaternen oder mittels Lichtsignalen erfolgen.</p> <p><b>Drehbare Weichenlaternen</b></p> <div data-bbox="1326 805 1534 992" data-label="Image"> </div> <p>Begriff <i>Halt</i> Bedeutung <i>Halt vor dem Signal</i></p> <p>Das Signal zeigt kein Bild, wenn die Entgleisungsvorrichtung oder der Sperrschuh abgeklappt sind. Das Signal zeigt das der Weichenstellung entsprechende Bild, wenn die Weiche nicht in den Schutzstumpen führt.</p> <p><b>Lichtsignal</b></p> <div data-bbox="1326 1216 1534 1407" data-label="Image"> </div> <p>Begriff <i>Halt</i> Bedeutung <i>Halt vor dem Signal</i></p>

R / Ziffer	bisher	neu
		<div data-bbox="1323 272 1536 467" style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;">             202.2         </div> <div data-bbox="1547 277 2029 491" style="margin-left: 10px;"> <p><b>Begriff</b> <i>Entgleisungsvorrichtung oder Sperrschuh nicht auf Gleis</i></p> <p><b>Bedeutung</b> <i>Zugehörige Entgleisungsvorrichtung oder zugehöriger Sperrschuh abgeklappt</i></p> </div> <p style="color: red; margin-top: 10px;">Das Signal zeigt das der Weichenstellung entsprechende Bild, wenn die Weiche nicht in den Schutzstumpen führt.</p>
2.3.4	<p><b>2.3.4 Langsamfahrsignale</b></p> <p>Die Lampen blinken bei Nacht. Die Aufstellung entspricht der Beilage 1.</p> <div data-bbox="389 703 600 978" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">             218         </div> <div data-bbox="611 703 1099 986" style="margin-left: 10px;"> <p><b>Begriff</b> <i>Vorsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p><b>Bedeutung</b> Die angegebene Zahl <math>\times 10</math> zeigt die ab dem Anfangssignal höchstzulässige Geschwindigkeit an</p> <p><b>Beziehung zu andern Signalen</b> Es folgt ein Anfangssignal. Es kann ein Aufhebungssignal folgen</p> </div> <div data-bbox="389 1023 600 1297" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;">             219         </div> <div data-bbox="611 1023 1099 1326" style="margin-left: 10px; margin-top: 10px;"> <p><b>Begriff</b> <i>Anfangssignal Langsamfahrstelle</i></p> <p><b>Bedeutung</b> Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit</p> <p><b>Beziehung zu andern Signalen</b> Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Vorsignal</p> </div>	<p><b>2.3.4 Langsamfahrsignale</b></p> <p>Die Lampen blinken bei Nacht. Die Aufstellung entspricht der Beilage 1.</p> <div data-bbox="1323 703 1536 978" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">             218         </div> <div data-bbox="1547 703 2036 986" style="margin-left: 10px;"> <p><b>Begriff</b> <i>Vorsignal Langsamfahrstelle</i></p> <p><b>Bedeutung</b> Die angegebene Zahl <math>\times 10</math> zeigt die ab dem Anfangssignal höchstzulässige Geschwindigkeit an</p> <p><b>Beziehung zu andern Signalen</b> Es folgt ein Anfangssignal. Es kann ein Aufhebungssignal folgen</p> </div> <div data-bbox="1323 1023 1536 1297" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;">             219         </div> <div data-bbox="1547 1023 2036 1326" style="margin-left: 10px; margin-top: 10px;"> <p><b>Begriff</b> <i>Anfangssignal Langsamfahrstelle</i></p> <p><b>Bedeutung</b> Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal signalisierte Höchstgeschwindigkeit</p> <p><b>Beziehung zu andern Signalen</b> Dem Anfangssignal geht ein Vorsignal voraus und es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Vorsignal</p> </div>

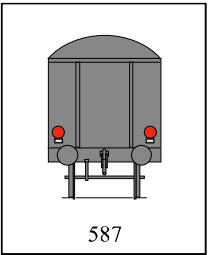
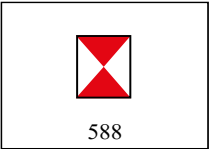
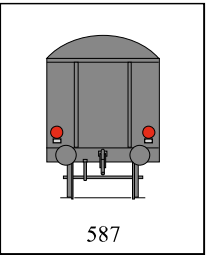
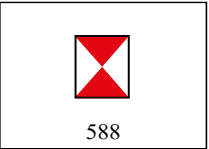
R / Ziffer	bisher	neu
	<div data-bbox="389 245 600 520" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="613 245 1099 494" data-label="Text"> <p>Begriff <i>Endsignal Langsamfahrstelle</i>  Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist  Beziehung zu andern Signalen  Es geht ein Anfangssignal voraus</p> </div> <p data-bbox="389 596 1099 703">Liegen zwischen Vor- und Anfangssignal einer Langsamfahrstelle gegen die Spitze zu befahrende Weichen und gilt die Verminderung nur für einzelne der möglichen Fahrwege, wird mit einem Aufhebungssignal die Verminderung aufgehoben.</p> <div data-bbox="389 740 600 999" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="613 740 1099 1102" data-label="Text"> <p>Begriff <i>Aufhebungssignal Langsamfahrstelle</i>  Bedeutung Ab dieser Stelle wird die vormalisierte Langsamfahrstelle nicht mehr befahren.  Hat das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht, gilt wieder die höchstzulässige Geschwindigkeit  Beziehung zu andern Signalen  In der Regel geht ein Vorsignal voraus.</p> </div> <p data-bbox="389 1145 1099 1415">Allgemeines  Werden in einem Gleis verschiedene Langsamfahrstellen hintereinander signalisiert, ist für das Vorsignal, welches eine höhere Geschwindigkeit signalisiert, folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dieses Vorsignal gilt als Endsignal für die vorangehende mit einer tieferen Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle</li> <li>- dieses Vorsignal ist nur mit einem orangen blinkenden Licht ausgestattet und gilt als Anfangssignal für die zweite mit höherer Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle</li> </ul>	<div data-bbox="1321 245 1532 520" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1545 245 2031 494" data-label="Text"> <p>Begriff <i>Endsignal Langsamfahrstelle</i>  Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist  Beziehung zu andern Signalen  Es geht ein Anfangssignal voraus</p> </div> <p data-bbox="1321 596 2031 703">Liegen zwischen Vor- und Anfangssignal einer Langsamfahrstelle gegen die Spitze zu befahrende Weichen und gilt die Verminderung nur für einzelne der möglichen Fahrwege, wird mit einem Aufhebungssignal die Verminderung aufgehoben.</p> <div data-bbox="1321 715 1532 973" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1545 715 2031 1077" data-label="Text"> <p>Begriff <i>Aufhebungssignal Langsamfahrstelle</i>  Bedeutung Ab dieser Stelle wird die vormalisierte Langsamfahrstelle nicht mehr befahren.  Hat das erste Fahrzeug dieses Signal erreicht, gilt wieder die höchstzulässige Geschwindigkeit  Beziehung zu andern Signalen  In der Regel geht ein Vorsignal voraus.</p> </div> <p data-bbox="1321 1118 2031 1390">Allgemeines  Werden in einem Gleis verschiedene Langsamfahrstellen hintereinander signalisiert, ist für das Vorsignal, welches eine höhere Geschwindigkeit signalisiert, folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dieses Vorsignal gilt als Endsignal für die vorangehende mit einer tieferen Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle</li> <li>- dieses Vorsignal ist nur mit einem orangen blinkenden Licht ausgestattet und gilt als Anfangssignal für die zweite mit höherer Geschwindigkeit zu befahrende Langsamfahrstelle</li> </ul>

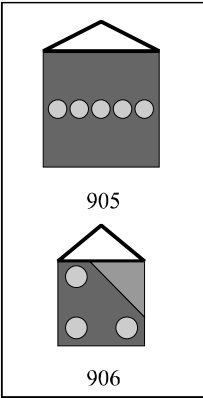
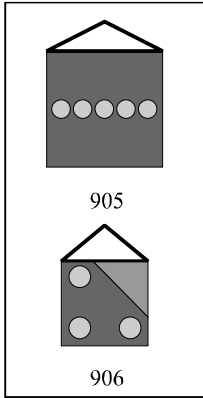
R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dieses Vorsignal ist nicht mit der Zugbeeinflussung ausgerüstet.</li> </ul> <p>Liegt der normale Halteort der Züge in Bahnhöfen und Haltestellen nach dem Vor- bzw. Anfangssignal und ist das Anfangs- bzw. das Endsignal vom normalen Halteort aus nicht sichtbar, ist ein Wiederholungssignal aufgestellt. Als Wiederholungssignal wird verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein zweites Vorsignal, jedoch ohne Zugbeeinflussung, wenn dieses vor der Langsamfahrstelle steht</li> <li>- ein zweites Anfangssignal, wenn dieses im Bereich der Langsamfahrstelle steht.</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>222</p> </div> <div> <p>Begriff <i>Zusatztafel</i> Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt nur für die auf der Zusatztafel vermerkten Gleise</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>223</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>224</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>225</p> </div> </div> <p>Bedeutung Die Zusatztafel mit einfachem oder doppeltem Pfeil über den Langsamfahrtafeln, die zwischen zwei Gleisen stehen, zeigt an, für welches Gleis das Signal gilt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dieses Vorsignal ist nicht mit <b>einer Warnung ausgebenden</b> der Zugbeeinflussung ausgerüstet.</li> </ul> <p>Liegt der normale Halteort der Züge in Bahnhöfen und Haltestellen nach dem Vor- bzw. Anfangssignal und ist das Anfangs- bzw. das Endsignal vom normalen Halteort aus nicht sichtbar, ist ein Wiederholungssignal aufgestellt. Als Wiederholungssignal wird verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein zweites Vorsignal, jedoch ohne <b>Warnung ausgebende</b> Zugbeeinflussung, wenn dieses vor der Langsamfahrstelle steht</li> <li>- ein zweites Anfangssignal, wenn dieses im Bereich der Langsamfahrstelle steht.</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>222</p> </div> <div> <p>Begriff <i>Zusatztafel</i> Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt nur für die auf der Zusatztafel vermerkten Gleise</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>223</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>224</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>225</p> </div> </div> <p>Bedeutung Die Zusatztafel mit einfachem oder doppeltem Pfeil über den Langsamfahrtafeln, die zwischen zwei Gleisen stehen, zeigt an, für welches Gleis das Signal gilt.</p>
2.6.3	2.6.3 <b>Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel</b>	2.6.3 <b>Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafel</b>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Die Bahnhofanfangtafel ist beim Signalsystem N immer, beim Signalsystem L nach Bedarf aufgestellt.</p> <p>Die Bahnhofendetafel ist bei beiden Signalsystemen nach Bedarf aufgestellt. Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden.</p> <p>Bahnhofanfang- bzw. Bahnhofendetafel sind mit dem abgekürzten Namen des betreffenden Bahnhofs versehen.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Bahnhofanfang</i></p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Strecke – Bahnhof</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Bahnhofende</i></p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Bahnhof – Strecke</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>268</p> <p>268.1</p> </div> </div>	<p>Die Bahnhofanfangtafel ist beim Signalsystem N immer, beim Signalsystem L nach Bedarf aufgestellt.</p> <p>Die Bahnhofendetafel ist bei beiden Signalsystemen nach Bedarf aufgestellt. Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden.</p> <p style="color: red;">Bei Bahnhöfen ohne Einfahrsignale sind die Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln nach Bedarf aufgestellt. Sind solche vorhanden, sind sie je Standort immer gemeinsam aufgestellt.</p> <p>Bahnhofanfang- bzw. Bahnhofendetafel sind mit dem abgekürzten Namen des betreffenden Bahnhofs versehen.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Bahnhofanfang</i></p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Strecke – Bahnhof</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Bahnhofende</i></p> <p>Bedeutung Rangiergrenze Bahnhof – Strecke</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>267</p> <p>268</p> <p>268.1</p> </div> </div>
2.6.6	<p><b>2.6.6 Funkkanaltafel</b></p> <p>Die Funkkanaltafel informiert den Lokführer über den einzustellenden Funkkanal bzw. das anzuwendende Mobilkommunikationsmittel.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Funkkanal</i></p> <p>Bedeutung Ab dieser Tafel gilt der angegebene Funkkanal des betreffenden Funksystems bzw. das angegebene Mobilkommunikationsmittel</p> </div> </div> <p>275</p>	<p><b>2.6.6 Kommunikationskanal-Tafel</b></p> <p>Die <b>Kommunikationskanal-Tafel</b> informiert den LF über den einzustellenden Funkkanal bzw. das anzuwendende Mobilkommunikationsmittel.</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: 60px;">  </div> <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Kommunikationskanal</i></p> <p>Bedeutung Ab dieser Tafel gilt das angegebene Mobilkommunikationsmittel ggf. mit dem entsprechenden Kanal</p> </div> </div> <p>275</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	 <p style="text-align: center;">275.1</p>	 <p style="text-align: center;">275.1</p>
3.2.1	<p><b>3.2.1 Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Bahnhof und in Rangierbereichen</b></p> <p>Rangierlok</p>  <p style="text-align: center;">311</p> <p>Bei Tag</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein unbeleuchtetes «V»</li> <li>- hinten (rückwärts) kein Signal</li> </ul> <p>Bei Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein beleuchtetes weisses «V» und zwei weisse Lichter</li> <li>- hinten (rückwärts) zwei weisse Lichter</li> </ul> <p>In Anlagen, in denen mehrere Rangierloks eingeteilt sind, werden diese vorne und hinten mit Dienstnummern gekennzeichnet.</p>	<p><b>3.2.1 Kennzeichnung des <b>arbeitenden</b> Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Bahnhof und in Rangierbereichen</b></p> <p>Rangierlok</p>  <p style="text-align: center;">311</p> <p>Bei Tag</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein unbeleuchtetes «V»</li> <li>- hinten (rückwärts) kein Signal</li> </ul> <p>Bei Nacht</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vorne (vorwärts) in der Mitte oben ein beleuchtetes weisses «V» und zwei weisse Lichter</li> <li>- hinten (rückwärts) zwei weisse Lichter</li> </ul> <p>In Anlagen, in denen mehrere Rangierloks eingeteilt sind, werden diese vorne und hinten mit Dienstnummern gekennzeichnet.</p>
5.7.2	<p><b>5.7.2 Kennzeichnung des Zugschlusses</b></p> <p style="text-align: center;">Begriff                      <i>Zugschluss</i>signal</p>	<p><b>5.7.2 Kennzeichnung des Zugschlusses</b></p> <p style="text-align: center;">Begriff                      <i>Zugschluss</i>signal</p>



R / Ziffer	bisher	neu				
	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;">  <p>587</p>  <p>588</p> </div> <p>Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über Puffer angeordnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Reisezügen</li> <li>- zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587</li> <li>- bei Güterzügen</li> <li>- zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588 oder</li> <li>- zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587</li> </ul> <p>Sofern auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen oder mit Rücksicht auf die Anforderungen der Infrastrukturbetreiberin erforderlich, kann auf nichtinteroperablen Strecken und auf Strecken des interoperablen Ergänzungsnetzes das letzte Fahrzeug bei Reise- und Güterzügen zeigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein rotes Licht (Dauerlicht) # oder</li> <li>- ein rotes blinkendes Licht # oder</li> <li>- eine rot-weiße reflektierende Scheibe #</li> </ul>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;">  <p>587</p>  <p>588</p> </div> <p>Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über Puffer angeordnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Reisezügen</li> <li>- zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587</li> <li>- bei Güterzügen</li> <li>- zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588 oder</li> <li>- zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587</li> </ul> <p>Sofern auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen oder mit Rücksicht auf die Anforderungen der ISB erforderlich, kann auf nichtinteroperablen Strecken das letzte Fahrzeug bei Reise- und Güterzügen zeigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein rotes Licht (Dauerlicht) # oder</li> <li>- ein rotes blinkendes Licht # oder</li> <li>- eine rot-weiße reflektierende Scheibe #</li> </ul>				
9.2	<b>9.2 Zeitweise gültige Signale</b>	<b>9.2 Zeitweise gültige Lichtsignale</b>				
9.2.1	<b>9.2.1 Signale mit dreieckigem Aufsatz</b> Ein zeitweise gültiges Signal trägt einen dreieckigen weißen Aufsatz.  <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">Bedeutung</td> <td style="width: 50%; border: none;">Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung</td> </tr> </table>	Bedeutung	Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung	<b>9.2.1 Lichtsignale mit dreieckigem Aufsatz</b> Ein zeitweise gültiges <b>Licht</b> signal trägt einen dreieckigen weißen Aufsatz.  <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;">Bedeutung</td> <td style="width: 50%; border: none;">Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung</td> </tr> </table>	Bedeutung	Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung
Bedeutung	Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung					
Bedeutung	Das Lichtsignal ist in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung					

R / Ziffer	bisher	neu
		
9.2.2	<p><b>9.2.2 Signale ohne dreieckigen Aufsatz</b></p> <p>Folgende Lichtsignale sind in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Besetzttsignal System L</li> <li>- Signal für gleichzeitige Einfahrten</li> <li>- Gleisnummernsignal</li> <li>- Richtungssignal</li> <li>- Signal für Bedarfshalt</li> <li>- Lichtsignal für fakultative Schutzstrecke</li> <li>- Zonen-Schutzstreckensignal</li> <li>- Systemwechselsignal</li> <li>- Hilfssignal System L.</li> </ul>	<p><b>9.2.2 Lichtsignale ohne dreieckigen Aufsatz</b></p> <p>Folgende Lichtsignale sind in unbeleuchtetem Zustand ohne Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Besetzttsignal System L</li> <li>- Signal für gleichzeitige Einfahrten</li> <li>- Gleisnummernsignal</li> <li>- Richtungssignal</li> <li>- <b>Hilfssignal System L</b></li> <li>- Signal für Bedarfshalt</li> <li>- <b>Signal für fakultative Schutzstrecke #</b></li> <li>- <b>Zonen-Schutzstreckensignal #</b></li> <li>- <b>Systemwechselsignal #</b></li> </ul>
<b>300.3</b>	<b>Anordnungen und Übermittlung</b>	<b>Kommunikation, Anordnungen und Übermittlung</b>
2.4	<p><b>2.4 Fremde Nachrichten</b></p> <p>Der Inhalt irrtümlich erhaltener oder zufällig mitgehörter Nachrichten ist geheim zu halten.</p> <p>Soweit möglich, sind irrtümlich erhaltene Nachrichten dem Absender mit dem Vermerk «irrtümlich erhalten» zurückzusenden oder es sind bei diesem Anweisungen über die Weiterleitung einzuholen.</p>	Ziffer entfällt

R / Ziffer	bisher	neu																				
	<p>Führen fremde Gespräche oder Übermittlungen zu Störungen der bahneigenen Einrichtungen oder Verbindungen, ist wie folgt vorzugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Situation im eigenen Übermittlungsbereich überprüfen (z.B. richtige Kanaleinstellung, Netzplan, technische Funktionstüchtigkeit) und weitere Beteiligte verständigen</li> <li>– versuchen, mit dem Sender Kontakt aufzunehmen, damit die Störung behoben werden kann.</li> </ul> <p>Solche Störungen sind dem zuständigen technischen Dienst zu melden.</p>																					
5.6.3	<p><b>5.6.3 Spalte für Mobilkommunikation</b></p> <table border="1" data-bbox="387 544 495 802"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kanal od. Nr.</th> </tr> <tr> <th>s</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Mobilkommunikationssystem</p> <p>Funkkanal bzw. Kurzwahlnummer Es wird der zuständige Fahrdienstleiter erreicht</p> <p>Die Grenze des Mobilkommunikationssystems wird mit einem Querstrich gekennzeichnet</p>	Kanal od. Nr.		s	GSM	21	1301	21.2				<p><b>5.6.3 Spalte für Mobilkommunikation</b></p> <table border="1" data-bbox="1319 544 2031 802"> <thead> <tr> <th colspan="2">Kanal od. Nr.</th> </tr> <tr> <th>s</th> <th>GSM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td>1301</td> </tr> <tr> <td>21.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Mobilkommunikationssystem</p> <p><b>Kanal</b> bzw. Kurzwahlnummer Es wird der zuständige FDL erreicht</p> <p>Die Grenze des Mobilkommunikationssystems wird mit einem Querstrich gekennzeichnet</p>	Kanal od. Nr.		s	GSM	21	1301	21.2			
Kanal od. Nr.																						
s	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
Kanal od. Nr.																						
s	GSM																					
21	1301																					
21.2																						
8.3	<p><b>8.3 Verhalten</b></p> <p>Das korrekte Verhalten der Kommunikationsteilnehmer trägt dazu bei, Missverständnisse und Unfälle zu vermeiden und ist daher für die Sicherheit von grosser Bedeutung.</p> <p>Wenn es die sicherheitsrelevanten Aufgaben des Lokführers zulassen, muss er auch während der Fahrt so rasch als möglich antworten.</p> <p>Der Lokführer darf Nachrichten, die schriftlich festgehalten werden müssen, nur im Stillstand entgegennehmen.</p>	<p><b>8.3 Verhalten</b></p> <p>Das korrekte Verhalten der <b>an der</b> Kommunikation Beteiligten trägt dazu bei, Missverständnisse und Unfälle zu vermeiden und ist daher für die Sicherheit von grosser Bedeutung.</p> <p><b>Grundsätzlich muss sich die Fahrt im Stillstand befinden, wenn ein Befehl durch das Fahrpersonal niederzuschreiben ist. Das EVU kann mit dem betreffenden ISB eine gemeinsame Risikobewertung vornehmen, in der gegebenenfalls bestimmt wird, unter welchen Bedingungen es sicher ist, von diesem Grundsatz abzuweichen.</b></p>																				
9.1	<p><b>9.1 Vorbemerkungen</b></p> <p>Die Vorschriften über die Rangierkommunikation gelten für die fernmündliche Übermittlung bei Rangierbewegungen. Diese Vorschriften sind sinn gemäss bei indirekt geführten Zügen für die Verbindung zwischen dem indirekt führenden Mitarbeiter an der Spitze und dem Lokführer anzuwenden.</p> <p>Nachfolgend werden sowohl digitale wie analoge Anwendungen als Rangierfunk bezeichnet.</p>	<p><b>9.1 Vorbemerkungen</b></p> <p>Die Vorschriften über die Rangierkommunikation gelten für die fernmündliche Übermittlung bei Rangierbewegungen. Diese Vorschriften sind sinn gemäss bei indirekt geführten Zügen für die Verbindung zwischen der indirekt führenden Person an der Spitze und dem LF anzuwenden.</p>																				
9.2	<p><b>9.2 Netzaufbau</b></p>	<p><b>9.2 Netzaufbau bei Funksystemen</b></p>																				

R / Ziffer	bisher	neu
	Der Rangierfunkkanal bzw. der Rangiergruppenruf wird im Normalfall nur von einer Benutzergruppe gleichzeitig verwendet.	Der Rangierfunkkanal bzw. der Rangiergruppenruf wird im Normalfall nur von einer Benutzergruppe gleichzeitig verwendet.
9.3	<b>9.3 Verbindungen</b> Die Verbindungsmöglichkeiten der Rangierfunkkanäle bzw. der Rangiergruppenrufe sind im zugeordneten Netz-/Verbindungsplan geregelt.	<b>9.3 Verbindungen bei Funksystemen</b> Die Verbindungsmöglichkeiten der Rangierfunkkanäle bzw. der Rangiergruppenrufe sind im zugeordneten Netz-/Verbindungsplan geregelt.
9.4.4	<b>9.4.4 Befehlsübermittlung</b> Bei der Übermittlung von Befehlen für Rangierbewegungen mit Funk entfallen die optischen und akustischen Signale des Personals gemäss den Signalvorschriften. Anstelle der vorgeschriebenen Sichtverbindung zwischen dem Rangierleiter und dem Lokführer wird die Verbindungsüberwachung verwendet. Es sind alle Meldungen und Befehle als Quittung vollständig zu wiederholen und vom Anrufenden auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Die Wiederholung entfällt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– bei den Entfernungsangaben</li> <li>– Der Lokführer hat nur die erste Entfernungsangabe zu wiederholen, diese wird allenfalls zusammen mit dem Fahrbefehl übermittelt. Die erste Entfernungsangabe ist frühzeitig zu geben, damit der Lokführer Zeit für die Quittung hat, bevor der Rangierleiter die nächste Entfernungsangabe gibt</li> <li>– bei einem Haltbefehl</li> <li>– Der Haltbefehl ist sofort zu befolgen und nicht zu quittieren.</li> </ul> Der Lokführer darf auf einen unklaren Befehl hin das Triebfahrzeug nicht in Bewegung setzen. Während der Fahrt ist sofort anzuhalten, wenn die Verbindung gestört wird und befürchtet werden muss, eine Entfernungsangabe bzw. den Haltbefehl zu überhören. Der Rangierleiter darf in Rufnähe die Befehle mündlich übermitteln, wenn keine weiteren mit Funk ausgerüsteten Rangierer verständigt werden müssen.	<b>9.4.4 Befehlsübermittlung</b> Bei der <b>fernmündlichen</b> Übermittlung von Befehlen für Rangierbewegungen entfallen die optischen und akustischen Signale des Personals gemäss den Signalvorschriften. Anstelle der vorgeschriebenen Sichtverbindung zwischen dem RL und dem LF wird die Verbindungsüberwachung verwendet. Es sind alle Meldungen und Befehle als Quittung vollständig zu wiederholen und vom Anrufenden auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Die Wiederholung entfällt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– bei den Entfernungsangaben</li> <li>– Der LF hat nur die erste Entfernungsangabe zu wiederholen, diese wird allenfalls zusammen mit dem Fahrbefehl übermittelt. Die erste Entfernungsangabe ist frühzeitig zu geben, damit der LF Zeit für die Quittung hat, bevor der RL die nächste Entfernungsangabe gibt</li> <li>– bei einem Haltbefehl</li> <li>– Der Haltbefehl ist sofort zu befolgen und nicht zu quittieren.</li> </ul> Der LF darf auf einen unklaren Befehl hin das Triebfahrzeug nicht in Bewegung setzen. Während der Fahrt ist sofort anzuhalten, wenn die Verbindung gestört wird und befürchtet werden muss, eine Entfernungsangabe bzw. den Haltbefehl zu überhören. Der RL darf in Rufnähe die Befehle mündlich übermitteln, wenn keine weiteren mit <b>einem mobilen Kommunikationsmittel</b> ausgerüsteten RA verständigt werden müssen.
9.4.5	<b>9.4.5 Verbindungsüberwachung</b> Die Verbindungsüberwachung darf gleichzeitig nur von einem Benutzer gesendet werden. Bei aktivierter Verbindungsüberwachung sind keine Rufe oder fremde Gespräche zu tätigen, ausgenommen im Notfall. Die Verbindungsüberwachung ist bei indirekt geführten Rangierbewegungen und bei indirekt geführten Zügen anzuwenden, ausgenommen <ul style="list-style-type: none"> <li>– wenn der Befehl <i>bewegen</i> erteilt wird</li> </ul>	<b>9.4.5 Verbindungsüberwachung</b> Die Verbindungsüberwachung darf gleichzeitig nur von einem Benutzer gesendet werden. Bei aktivierter Verbindungsüberwachung sind keine Rufe oder fremde Gespräche zu tätigen, ausgenommen im Notfall. Die Verbindungsüberwachung ist bei indirekt geführten Rangierbewegungen und bei indirekt geführten Zügen anzuwenden, ausgenommen <ul style="list-style-type: none"> <li>– wenn der Befehl <i>bewegen</i> erteilt wird</li> </ul>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>– gemäss den Betriebsvorschriften beim Ablaufbetrieb, in Verladeanlagen usw.</p> <p>Die Verbindungsüberwachung wird durch den Rangierleiter gesendet. Sie darf erst eingeschaltet werden, nachdem der Lokführer den Fahrbefehl richtig quittiert und der Rangierleiter die Richtigkeit des quittierten Befehls festgestellt hat. In diesem Falle darf die Redewendung «Richtig» entfallen.</p> <p>Der Lokführer darf die Fahrt nur beginnen, wenn die Verbindungsüberwachung aktiviert wurde. Fällt diese aus, haben alle mit Funk ausgerüsteten Lokführer und Rangierer Massnahmen zum sofortigen Anhalten zu ergreifen.</p> <p>Mit dem Erteilen des Befehls <i>anhalten</i> ist gleichzeitig die Verbindungsüberwachung auszuschalten.</p> <p>Bei Kommunikationseinrichtungen ohne technische Verbindungsüberwachung, wie z.B. Kontrollton, hat der Rangierleiter im Rhythmus von 3 – 5 Sekunden das Wort «kommen» oder «fahren» o.ä. zu wiederholen.</p>	<p>– gemäss den Betriebsvorschriften beim Ablaufbetrieb, in Verladeanlagen usw.</p> <p>Die Verbindungsüberwachung wird durch den RL gesendet. Sie darf erst eingeschaltet werden, nachdem der LF den Fahrbefehl richtig quittiert und der RL die Richtigkeit des quittierten Befehls festgestellt hat. In diesem Falle darf die Redewendung «Richtig» entfallen.</p> <p>Der LF darf die Fahrt nur beginnen, wenn die Verbindungsüberwachung aktiviert wurde. Fällt diese aus, <b>hat das beteiligte Personal</b> Massnahmen zum sofortigen Anhalten zu ergreifen.</p> <p>Mit dem Erteilen des Befehls <i>anhalten</i> ist gleichzeitig die Verbindungsüberwachung auszuschalten.</p> <p>Bei Kommunikationseinrichtungen ohne technische Verbindungsüberwachung, wie z.B. Kontrollton, hat der RL im Rhythmus von 3 – 5 Sekunden das Wort «kommen» oder «fahren» o.ä. zu wiederholen.</p>
10.1	<p><b>10.1 Vorbemerkungen</b></p> <p>Die Vorschriften über die Baukommunikation gelten für die fernmündliche Übermittlung bei Arbeiten im Gleisbereich.</p> <p>Nachfolgend werden sowohl digitale wie analoge Anwendungen als Bau-funk bezeichnet.</p>	<p><b>10.1 Vorbemerkungen</b></p> <p>Die Vorschriften über die Baukommunikation gelten für die fernmündliche Übermittlung bei Arbeiten im Gleisbereich <b>innerhalb der Arbeitsstelle und fallweise für die Verbindungen zwischen der Arbeitsstelle und den Bahnhöfen bzw. Unterwerken.</b></p> <p><b>Die Mittel sowie die Art der Verbindung (z.B. Telefonnummern, Funkkanal) für die Kommunikation</b> wird von der <b>SL</b>, allenfalls <b>vom SC</b>, festgelegt. <b>Diese Zuteilung ist in einem Organisationsplan festzuhalten.</b> Darin sind auch die Massnahmen anzugeben, die beim Ausfall von <b>Kommunikationsverbindungen</b> zu treffen sind. <b>Die zugeteilten Mittel und Verbindungen dürfen ohne die Zustimmung des SC nicht gewechselt werden.</b> Die <b>Zugsmeldungen werden vereinfacht formuliert.</b> Der <b>VW</b> übermittelt den <b>Meldungsinhalt bereits im Aufruf</b> und der <b>SIWÄ</b> quittiert die <b>Meldung.</b></p> <p><b>Bei der Verbindung zwischen dem VW und dem SIWÄ muss die rechtzeitige und zuverlässige Übermittlung von Zugsmeldungen sichergestellt werden können.</b></p>
10.2	<p><b>10.2 Netzaufbau und Verbindungen</b></p> <p>Der Bau-funk wird für</p> <p>– die Verbindungen innerhalb der Arbeitsstellen und</p>	<p><b>10.2 Einsatz von Funksystemen</b></p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fallweise für die Verbindungen zwischen der Arbeitsstelle und den Bahnhöfen bzw. den Unterwerken verwendet.</li> </ul> <p>Der Aufbau des Funknetzes wird von der Sicherheitsleitung, allenfalls vom Sicherheitschef, festgelegt. Die Zuteilung der Kanäle ist in einem Organisationsplan festzuhalten. Darin sind auch die Massnahmen anzugeben, die beim Ausfall von Funkverbindungen zu treffen sind.</p>	
10.2.3	<p>bisher Ziffer 10.3</p> <p><b>10.3 Rufname und Identifikation</b></p> <p>Die Teilnehmer haben nach erfolgtem Aufruf jede weitere Sprechsequenz zusätzlich mit dem eigenen Rufnamen einzuleiten.</p>	<p><b>10.2.3 Rufname und Identifikation</b></p> <p>Die Beteiligten haben nach erfolgtem Aufruf jede weitere Sprechsequenz zusätzlich mit dem eigenen Rufnamen einzuleiten.</p>
10.2.4	<p>bisher Ziffer 10.4</p> <p><b>10.4 Verbindungen zwischen Vorwarner und Sicherheitswärter</b></p> <p>Für die Verbindungen zwischen Vorwarner und Sicherheitswärter sind reservierte Kanäle vorzusehen. Auf diesen Kanälen sind keine anderen Gespräche zulässig.</p> <p>Wenn mehrere Sicherheitswärter eine Meldung quittieren müssen, ist vorgängig die Reihenfolge festzulegen.</p> <p>Um die rechtzeitige und zuverlässige Übermittlung von Zugmeldungen sicherstellen zu können, sind die folgenden Bestimmungen für Verbindungen zwischen Vorwarner und Sicherheitswärter immer anzuwenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der zugeteilte Kanal darf ohne Zustimmung des Sicherheitschefs auf keinen Fall gewechselt werden</li> <li>– die Zugmeldungen werden vereinfacht formuliert. Der Vorwarner übermittelt den Meldungsinhalt bereits im Aufruf und der Sicherheitswärter quittiert die Meldung unter Voranstellung seines Rufnamens.</li> </ul> <p>Der Einsatz von Mobiltelefonen ist für Zugmeldungen verboten.</p>	<p><b>10.2.4 Verbindungen zwischen VW und SIWÄ</b></p> <p>Beim Einsatz von Baufunk für die Verbindung zwischen VW und SIWÄ sind folgende Bestimmungen anzuwenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Es sind reservierte Kanäle vorzusehen</li> <li>– auf diesen Kanälen sind keine anderen Gespräche zulässig</li> <li>– wenn mehrere SIWÄ eine Meldung quittieren müssen, ist vorgängig die Reihenfolge festzulegen.</li> </ul>
Beilage 1	<p><b>Beispiele von fernmündlichen Gesprächen</b></p> <p>Abkürzungen:</p> <p>Fdl: Fahrdienstleiter</p> <p>Lf: Lokführer</p> <p>Rl: Rangierleiter</p> <p>Ra: Rangierer</p> <p>Sc: Sicherheitschef</p> <p>Sw: Sicherheitswärter</p>	<p><b>Beispiele von fernmündlichen Gesprächen</b></p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Vw: Vorwarner Zb: Zugbegleiter mit Befähigung zum indirekten Führen</p>	
1	<p><b>1 Folgerichtige Formulierungen</b></p> <p>Der Gesprächspartner erwartet auf seine Meldung eine folgerichtige Reaktion und stellt sich darauf ein. Damit es nicht zu Missverständnissen kommt, müssen die Meldungen entsprechend dieser Erwartungshaltung formuliert sein.</p> <p>Beispiel: Ra: <i>ist die Zugsammelschiene bei Zug 15142 ausgeschaltet?</i> richtige Antworten: Lf: <i>ja, die Zugsammelschiene von Zug 15142 ist ausgeschaltet</i> oder: Lf: <i>nein, die Zugsammelschiene ist unter Spannung.</i> Falsche Antwort, wenn die Zugsammelschiene noch nicht ausgeschaltet ist: Lf: <i>ja, ich schalte die Zugsammelschiene aus.</i></p>	<p><b>1 Folgerichtige Formulierungen</b></p> <p>Der Gesprächspartner erwartet auf seine Meldung eine folgerichtige Reaktion und stellt sich darauf ein. Damit es nicht zu Missverständnissen kommt, müssen die Meldungen entsprechend dieser Erwartungshaltung formuliert sein.</p> <p>Beispiel: RA: <i>ist die Zugsammelschiene bei Zug 1-5-1-4-2 ausgeschaltet?</i> richtige Antworten: LF: <i>ja, die Zugsammelschiene von Zug 1-5-1-4-2 ist ausgeschaltet</i> oder: LF: <i>nein, die Zugsammelschiene ist unter Spannung.</i> Falsche Antwort, wenn die Zugsammelschiene noch nicht ausgeschaltet ist: LF: <i>ja, ich schalte die Zugsammelschiene aus.</i></p>
2	<p><b>2 Positive Formulierungen</b></p> <p>Richtig: «Gleis sofort <b>räumen</b>» «Lok 1821 <b>warten</b>» «Gleis 3 ist <b>besetzt</b>» «Fahrleitung ist <b>eingeschaltet</b>»</p> <p>Falsch: «Gleis nicht betreten» «Lok 1731 nicht fahren» «Gleis 15 ist nicht frei» «Die Fahrleitung ist nicht ausgeschaltet».</p>	<p><b>2 Positive Formulierungen</b></p> <p>Richtig: «Gleis sofort <b>räumen</b>» «Lok 1-8-2-1 <b>warten</b>» «Gleis 3 ist <b>besetzt</b>» «Fahrleitung ist <b>eingeschaltet</b>»</p> <p>Falsch: «Gleis nicht betreten» «Lok 1-7-3-1 nicht fahren» «Gleis 1-5 ist nicht frei» «Die Fahrleitung ist nicht ausgeschaltet».</p>
4	<p><b>4 Übermittlung eines quittungspflichtigen Befehls</b></p> <p>Fdl: Offenaufruf mit Freihören Fdl: <i>Lokführer Zug 8238 vom Fahrdienst Täuffelen, antworten</i> Lf: <i>Fahrdienst Täuffelen vom Lokführer 8238 in Lattrigen, verstanden, antworten</i> Fdl: <i>verstanden, Zug 8238 soll am 14. August 2020 in Lüscherz ausserordentlich anhalten für Einstieg Personal, antworten</i></p>	<p><b>4 Übermittlung eines quittungspflichtigen Befehls</b></p> <p>FDL Offenaufruf mit Freihören FDL <i>Lokführer Zug 8-2-3-8 vom Fahrdienst Täuffelen, antworten</i> LF: <i>Fahrdienst Täuffelen vom Lokführer 8-2-3-8 in Lattrigen, verstanden, antworten</i> FDL: <i>verstanden, Zug 8-2-3-8 soll am 1-4. August 2-0-2-0 in Lüscherz ausserordentlich anhalten für Einstieg Personal, antworten</i></p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Lf: <i>verstanden, Zug 8238 soll am 14. August 2020 in Lüscherz ausserordentlich anhalten für Einstieg Personal, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>richtig, Schluss</i> <i>Verbindung beenden.</i></p>	<p>LF: <i>verstanden, Zug 8-2-3-8 soll am 1-4. August 2-0-2-0 in Lüscherz ausserordentlich anhalten für Einstieg Personal, antworten</i></p> <p>FDL <i>richtig, Schluss</i> <i>Verbindung beenden.</i></p>
5	<p><b>5 Übermittlung eines protokollpflichtigen Befehls</b></p> <p>Fdl: <i>Offenaufruf mit Freihören</i></p> <p>Fdl: <i>Lokführer Zug 9430 vom Fahrdienst Langenthal, antworten</i></p> <p>Lf: <i>Fahrdienst Langenthal vom Lokführer Zug 9430 in Flumenthal verstanden, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>verstanden, ich habe einen Befehl 1, antworten</i></p> <p>Lf: <i>verstanden, ich bin bereit, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>verstanden, Zug 9430 (Feld A), am 11. August 2020 (Feld B), Fahrdienstleiter Langenthal (Feld C), Zug in Flumenthal (Feld D), Vorbeifahrt am Halt zeigenden (Feld 1: ankreuzen) Ausfahrtsignal CHARLIE 41 (Feld 1.10) in Siggere (Feld 1.11), Unterschrift Fahrdienstleiter Müller (Feld N), Zeit 18:04 (Feld O), antworten</i></p> <p>Lf: <i>nicht verstanden, wiederholen, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>verstanden, ich wiederhole, Zug 9430, am 11. August 2020, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 41 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 18:04, antworten</i></p>	<p><b>5 Übermittlung eines protokollpflichtigen Befehls</b></p> <p>FD: <i>Offenaufruf mit Freihören</i></p> <p>FDL <i>Lokführer Zug 9-4-3-0 vom Fahrdienst Langenthal, antworten</i></p> <p>LF: <i>Fahrdienst Langenthal vom Lokführer Zug 9-4-3-0 in Flumenthal verstanden, antworten</i></p> <p>FD: <i>verstanden, ich habe einen Befehl 1, antworten</i></p> <p>LF: <i>verstanden, ich bin bereit, antworten</i></p> <p>FDL: <i>verstanden, Zug 9-4-3-0 (Feld A), am 1-1. August 2-0-2-0 (Feld B), Fahrdienstleiter Langenthal (Feld C), Zug in Flumenthal (Feld D), Vorbeifahrt am Halt zeigenden (Feld 1: ankreuzen) Ausfahrtsignal CHARLIE 4-1 (Feld 1.1-0) in Siggere (Feld 1.1-1), Unterschrift Fahrdienstleiter Müller (Feld N), Zeit 1-8:0-4 (Feld O), antworten</i></p> <p>LF: <i>nicht verstanden, wiederholen, antworten</i></p> <p>FDL: <i>verstanden, ich wiederhole, Zug 9-4-3-0, am 1-1. August 2-0-2-0, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 4-1 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 1-8:0-4, antworten</i></p> <p>LF: <i>nicht verstanden, wiederholen, antworten</i></p> <p>FDL <i>verstanden, ich wiederhole, Zug 9-4-3-0, am 1-1. August 2-0-2-0, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 4-1 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 1-8:0-4, antworten</i></p>



R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Lf: <i>verstanden, Zug 9430, am 11. August 2020, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 43 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 18:04, Bestätigung Lokführer Altmann (Feld M), antworten</i></p> <p>Fdl: <i>falsch, ich wiederhole, Zug 9430, am 11. August 2020, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 41 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 18:04, antworten</i></p> <p>Lf: <i>verstanden, Zug 9430, am 11. August 2020, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 41 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 18:04, Bestätigung Lokführer Altmann, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>richtig, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>	<p>LF: <i>verstanden, Zug 9-4-3-0, am 1-1. August 2-0-2-0, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 4-3 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 1-8:0-4, Bestätigung Lokführer Altmann (Feld M), antworten</i></p> <p>FDL: <i>falsch, ich wiederhole, Zug 9-4-3-0, am 1-1. August 2-0-2-0, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 4-1 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 1-8:0-4, antworten</i></p> <p>LF: <i>verstanden, Zug 9-4-3-0, am 1-1. August 2-0-2-0, Fahrdienstleiter Langenthal, Zug in Flumenthal, Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal CHARLIE 4-1 in Siggere, Unterschrift Fahrdienstleiter Müller, Zeit 1-8:0-4, Bestätigung Lokführer Altmann, antworten</i></p> <p>FDL: <i>richtig, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>
6	<p><b>6 Übermittlung einer Information (Wechselsprechmodus)</b></p> <p>Lf: <i>Selektivruf</i></p> <p>Fdl: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i></p> <p>Lf: <i>Lokführer Zug 711 in Olten verstanden, auf der Aarebrücke liegt eine Reisetasche, antworten</i></p> <p>Fdl: <i>verstanden, auf der Aarebrücke liegt eine Reisetasche, ich schicke jemanden, antworten</i></p> <p>Lf: <i>verstanden, du schickst jemanden raus, danke, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>	<p><b>6 Übermittlung einer Information (Wechselsprechmodus)</b></p> <p>LF: <i>Selektivruf</i></p> <p>FDL: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i></p> <p>LF: <i>Lokführer Zug 7-1-1 in Olten verstanden, auf der Aarebrücke liegt eine Reisetasche, antworten</i></p> <p>FDL: <i>verstanden, auf der Aarebrücke liegt eine Reisetasche, ich schicke jemanden, antworten</i></p> <p>LF: <i>verstanden, du schickst jemanden raus, danke, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>
7	<p><b>7 Rangierfunk (Wechselsprechmodus)</b></p>	<p><b>7 Rangierkommunikation (Wechselsprechmodus)</b></p>
7.1	<p><b>7.1 Vereinfachtes Verfahren</b></p> <p>Fdl: <i>Offenaufruf mit Freihören</i></p> <p>Fdl: <i>Rangierleiter Eins vom Fahrdienst Olten, antworten</i></p> <p>RI: <i>Rangierleiter Eins, verstanden</i></p> <p>Fdl: <i>der 91755 ist in Däniken abgefahren</i></p> <p>RI: <i>der Postzug 91755 ist unterwegs, danke</i></p> <p>Fdl: <i>richtig, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>	<p><b>7.1 Vereinfachtes Verfahren</b></p> <p>FDL: <i>Offenaufruf mit Freihören</i></p> <p>FDL: <i>Rangierleiter Eins vom Fahrdienst Olten, antworten</i></p> <p>RL: <i>Rangierleiter Eins, verstanden</i></p> <p>FDL: <i>der 9-1-7-5-5 ist in Däniken abgefahren</i></p> <p>RL: <i>der Postzug 9-1-7-5-5 ist unterwegs, danke</i></p> <p>FDL: <i>richtig, Schluss</i> Verbindung beenden.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>           RI: Selektivruf            Fdl: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RI: <i>Rangierleiter Eins, verstanden, wo hast Du die Abfuhr für den 91755?</i>            Fdl: <i>im Alpha 4 stehen 2 Wagen Abfuhr</i>            RI: <i>2 Wagen im Alpha 4, danke, Schluss</i>            Verbindung beenden.            Situation: Zug 91755 ist im Gleis B3 eingefahren. Der Rangierer übergibt dem Lokführer ein Handgerät und orientiert ihn, dass mit dem Zug vom Gleis B3 ins Gleis D3 rangiert wird. Vom Gleis D3 wird anschliessend rückwärts im Gleis A4 an den voraufgestellten Wagen angefahren. Die Wagen werden angekuppelt und der Zug zur Weiterfahrt vorbereitet. Die Anlage hat Zwergsignale. Offenaufruf.            RI: <i>Lokführer 91755 vom Rangierleiter, Funktionskontrolle, antworten</i>            Lf: <i>Lokführer 91755 verstanden, Funktionskontrolle</i>            RI: <i>richtig, warten</i>            Verbindung bleibt bestehen    <b>Variante</b> bei Anlagen mit ortsfesten Signalen für Rangierbewegungen:            RI: Selektivruf            Fdl: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RI: <i>Rangierleiter 91755 verstanden, vom Bravo 3 ins Alpha 4 via Delta 3</i>            Fdl: <i>vom Bravo 3 nach Alpha 4 via Delta 3</i>            RI: <i>richtig, Schluss</i>            Verbindung Rangier – Fahrdienst wird beendet            Fdl: stellt Rangierfahrstrasse ein und erteilt Zustimmung mit Zwergsignal            RI: <i>Lok 91755 vorwärts Delta 3</i>            Lf: <i>Lok 91755 vorwärts Delta 3</i>            RI: <i>richtig</i>            Lf: fährt los         </p>	<p>           RL: Selektivruf            FDL: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RL: <i>Rangierleiter Eins, verstanden, wo hast Du die Abfuhr für den 9-1-7-5-5?</i>            FDL: <i>im Alpha 4 stehen 2 Wagen Abfuhr</i>            RL: <i>2 Wagen im Alpha 4, danke, Schluss</i>            Verbindung beenden.            Situation: Zug 91755 ist im Gleis B3 eingefahren. Der RA übergibt dem LF ein Handgerät und orientiert den LF, dass mit dem Zug vom Gleis B3 ins Gleis D3 rangiert wird. Vom Gleis D3 wird anschliessend rückwärts im Gleis A4 an den voraufgestellten Wagen angefahren. Die Wagen werden angekuppelt und der Zug zur Weiterfahrt vorbereitet. Die Anlage hat Zwergsignale. Offenaufruf.            RL: <i>Lokführer 9-1-7-5-5 vom Rangierleiter, Funktionskontrolle, antworten</i>            LF: <i>Lokführer 9-1-7-5-5 verstanden, Funktionskontrolle</i>            RL: <i>richtig, warten</i>            Verbindung bleibt bestehen    <b>Variante</b> bei Anlagen mit ortsfesten Signalen für Rangierbewegungen:            RL: Selektivruf            FDL: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RL: <i>Rangierleiter 9-1-7-5-5 verstanden, vom Bravo 3 ins Alpha 4 via Delta 3</i>            FDL: <i>vom Bravo 3 nach Alpha 4 via Delta 3</i>            RL: <i>richtig, Schluss</i>            Verbindung Rangier – Fahrdienst wird beendet            FDL: stellt Rangierfahrstrasse ein und erteilt Zustimmung mit Zwergsignal            RL: <i>Lok 9-1-7-5-5 vorwärts Delta 3</i>            LF: <i>Lok 9-1-7-5-5 vorwärts Delta 3</i>            RL: <i>richtig</i>            LF: fährt los         </p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>           RL: kommt im Gleis Delta 3 an; <i>Lok 91755 anhalten</i>            Lf: hält an            RL: wartet auf Zustimmung am Zwergsignal für zweiten Teil            RL: <i>Lok 91755 rückwärts Alpha 4 anfahren</i>            Lf: <i>rückwärts anfahren Alpha 4</i>            RL: evtl.: <i>richtig</i>; schaltet Kontrollton ein            Lf: fährt los            RL: <i>wagenlang</i>            Lf: verlangsamt; <i>wagenlang</i>            RL: <i>halbe</i>            Lf: verlangsamt            RL/Lf: ...         </p> <p> <b>Variante</b> bei Anlagen ohne ortsfeste Signale für Rangierbewegungen:            RL: Selektivruf            Fdl: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RL: <i>Rangierleiter 91755 verstanden, vom Bravo 3 ins Delta 3</i>            Fdl: stellt Fahrweg ein            Fdl: <i>vom Bravo 3 nach Delta 3 eingestellt</i>            RL: <i>richtig, Schluss</i>            Verbindung Rangier – Fahrdienst wird beendet         </p> <p>           RL: <i>Lok 91755 vorwärts Delta 3</i>            Lf: <i>vorwärts Delta 3</i>            RL: <i>richtig</i>            Lf: fährt los.         </p>	<p>           RL: kommt im Gleis Delta 3 an; <i>Lok 9-1-7-5-5 anhalten</i>            LF: hält an            RL: wartet auf Zustimmung am Zwergsignal für zweiten Teil            RL: <i>Lok 9-1-7-5-5 rückwärts Alpha 4 anfahren</i>            LF: <i>rückwärts anfahren Alpha 4</i>            RL: evtl.: <i>richtig</i>; schaltet Kontrollton ein            LF: fährt los            RL: <i>wagenlang</i>            LF: verlangsamt; <i>wagenlang</i>            RL: <i>halbe</i>            LF: verlangsamt            RL/LF: ...         </p> <p> <b>Variante</b> bei Anlagen ohne ortsfeste Signale für Rangierbewegungen:            RL: Selektivruf            FDL: <i>Fahrdienst Olten, antworten</i>            RL: <i>Rangierleiter 9-1-7-5-5 verstanden, vom Bravo 3 ins Delta 3</i>            FDL: stellt Fahrweg ein            FDL: <i>vom Bravo 3 nach Delta 3 eingestellt</i>            RL: <i>richtig, Schluss</i>            Verbindung Rangier – Fahrdienst wird beendet         </p> <p>           RL: <i>Lok 9-1-7-5-5 vorwärts Delta 3</i>            LF: <i>vorwärts Delta 3</i>            RL: <i>richtig</i>            LF: fährt los.         </p>
7.1.1	<b>7.1.1 Kontrollsprechen</b>	<b>7.1.1 Kontrollsprechen</b>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p><b>Variante</b> ohne technische Verbindungsüberwachung (Kontrollsprechen)  Nach der Funktionskontrolle und Orientierung am Telefon (Verbindung letzter Wagen – Lok)  Zb: Lokführer 755 rückwärts  Lf: Lok 755 rückwärts  Zb: richtig  Zb: fahren, wiederholt alle 3 – 5 Sekunden  Zb: fahren  Zb: wagenlang  Lf: verlangsamt; wagenlang  Zb: fahren; wiederholt alle 3 – 5 Sekunden  Zb: fahren  Zb: halbe  Lf: verlangsamt  Zb/Lf: ...</p>	<p><b>Variante</b> ohne technische Verbindungsüberwachung (Kontrollsprechen)  Nach der Funktionskontrolle und Orientierung am Telefon (Verbindung letzter Wagen – Lok)  <b>RL:</b> Lokführer 7-5-5 rückwärts  <b>LF:</b> Lok 7-5-5 rückwärts  <b>RL:</b> richtig  <b>RL:</b> fahren, wiederholt alle 3 – 5 Sekunden  <b>RL::</b> fahren  <b>RL::</b> wagenlang  <b>LF:</b> verlangsamt; wagenlang  <b>RL:</b> fahren; wiederholt alle 3 – 5 Sekunden  <b>RL:</b> fahren  <b>RL:</b> halbe  <b>LF:</b> verlangsamt  <b>RL/LF:</b> ...</p>
7.2	<p><b>7.2 Ohne vereinfachtes Verfahren</b>  <b>Variante</b> bei Anlagen ohne ortsfeste Signale für Rangierbewegungen:  Lf (RI): Offenaufruf mit Freihören  Lf (RI): <i>Fahrdienst Rapperswil vom Lokführer 36813 in Stäfa, antworten</i>  Fdl: <i>Lokführer 36813 in Stäfa vom Fahrdienst Rapperswil, verstanden, antworten</i>  Lf (RI): <i>verstanden, im Bahnhof Stäfa von Gleis 22 nach Gleis 3, unbegleitetes Schieben, antworten</i>  Fdl: stellt Fahrweg bis zum Zielgleis ein  Fdl: <i>verstanden, im Bahnhof Stäfa von Gleis 22 nach Gleis 3 eingestellt, antworten</i>  Lf (RI): <i>richtig, Schluss</i>  Verbindung beenden.</p>	<p><b>7.2 Ohne vereinfachtes Verfahren</b>  <b>Variante</b> bei Anlagen ohne ortsfeste Signale für Rangierbewegungen:  <b>LF (RL):</b> Offenaufruf mit Freihören  <b>LF (RL):</b> <i>Fahrdienst Rapperswil vom Lokführer 3-6-8-1-3 in Stäfa, antworten</i>  <b>FDL:</b> <i>Lokführer 3-6-8-1-3 in Stäfa vom Fahrdienst Rapperswil, verstanden, antworten</i>  <b>LF (RL):</b> <i>verstanden, im Bahnhof Stäfa von Gleis 2-2 nach Gleis 3, unbegleitetes Schieben, antworten</i>  <b>FDL:</b> stellt Fahrweg bis zum Zielgleis ein  <b>FDL:</b> <i>verstanden, im Bahnhof Stäfa von Gleis 2-2 nach Gleis 3 eingestellt, antworten</i>  <b>LF (RL):</b> <i>richtig, Schluss</i>  Verbindung beenden.</p>
8	<p><b>8 Baufunk (Wechselsprechmodus)</b></p>	<p><b>8 Baukommunikation (Wechselsprechmodus)</b></p>
8.3	<p><b>8.3 Zugsmeldung</b>  Arbeitsstellung: Vorwarner Müller (Seite Bern) ■ Sicherheitswärter Erni – Vorwarner Meyer (Seite Wylerfeld)</p>	<p><b>8.3 Zugsmeldung</b>  Arbeitsstellung: VW Müller (Seite Bern) ■ SIWÄ Erni – VW Meyer (Seite Wylerfeld)</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Vw: Offenaufruf auf reserviertem Kanal</p> <p>Vw: <i>Erni von Müller, ein Zug von Bern auf Gleis 400, antworten</i></p> <p>Sw: <i>Erni, verstanden, ein Zug von Bern auf Gleis 400, antworten</i></p> <p>Vw: <i>Müller, richtig, Schluss</i></p> <p>Vorwarner Meyer quittiert nicht.</p>	<p>VW: Offenaufruf auf reserviertem Kanal</p> <p>VW: <i>Erni von Müller, ein Zug von Bern auf Gleis 4-0-0, antworten</i></p> <p>SIWÄ: <i>Erni, verstanden, ein Zug von Bern auf Gleis 4-0-0, antworten</i></p> <p>VW: <i>Müller, richtig, Schluss</i></p> <p>VW Meyer quittiert nicht.</p>
<b>300.4</b>		
1.5	<p><b>1.5 Rangiergrenze</b></p> <p>Rangierbewegungen im Bahnhof dürfen nur bis zu den Einfahrsignalen bzw. bis zu den Bahnhofendetafeln durchgeführt werden. Auf zweigleisiger Strecke ohne Einrichtung für Wechselbetrieb gilt diese Grenze für beide Gleise. Fehlen Einfahrsignale, darf nur bis zu den Sicherheitszeichen der Einfahrweichen rangiert werden.</p>	<p><b>1.5 Rangiergrenze</b></p> <p>Rangierbewegungen im Bahnhof dürfen nur bis zu den Einfahrsignalen bzw. bis zu den Bahnhofendetafeln durchgeführt werden. Auf zweigleisiger Strecke ohne Einrichtung für Wechselbetrieb gilt diese Grenze für beide Gleise. Fehlen Einfahrsignale, darf nur bis zu den Sicherheitszeichen der Einfahrweichen rangiert werden. <b>Sind bei fehlenden Einfahrsignalen Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln aufgestellt, darf bis zum Standort der Bahnhofendetafel rangiert werden.</b></p>
1.7.1	<p><b>1.7.1 Allgemeines</b></p> <p>Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Entlaufen zu sichern. Grundsätzlich sind von der Luftbremse unabhängige Bremsmittel zu benutzen.</p> <p>Für die Bemessung der Bremsmittel für die Mindestfesthaltekraft sind die Bestimmungen «Sichern stillstehender Züge» massgebend.</p>	<p><b>1.7.1 Allgemeines</b></p> <p>Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Entlaufen zu sichern. Grundsätzlich sind von der Luftbremse unabhängige Bremsmittel zu benutzen.</p> <p><b>Dabei ist gleich vorzugehen wie beim Sichern von stillstehenden Zügen-</b></p>
1.7.2	<p><b>1.7.2 Sichern von Fahrzeugen</b></p> <p>Die folgenden Mittel dürfen zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hemmschuhe</li> <li>– Feststellbremse</li> </ul> <p>Abgestellte Fahrzeuge im oder unmittelbar gegen ein Gefälle von mehr als 20 ‰ sind in jedem Fall zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit einem Hemmschuh zu sichern.</p> <p>Die Luftbremse darf zum Sichern abgestellter Fahrzeuge nur verwendet werden, wenn innerhalb der nächsten halben Stunde wieder an diese Fahrzeuge angefahren wird und wenn sich die Fahrzeuge nicht im oder unmittelbar vor einem Gefälle von mehr als 2 ‰ befinden. Dabei sind die Fahrzeuge voll zu bremsen.</p> <p>Ein einzeln abgestellter Wagen ist immer sofort mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln zu sichern.</p> <p>Für das Sichern in Wannengleisen sowie in Gefällen gegen den Prellbock, bei daran anliegenden Fahrzeugen, können die Infrastrukturbetreiberinnen abweichende Betriebsvorschriften erlassen.</p>	<p><b>1.7.2 Sichern von Fahrzeugen</b></p> <p>Die folgenden Mittel dürfen zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hemmschuhe</li> <li>– Feststellbremse</li> </ul> <p>Abgestellte Fahrzeuge im oder unmittelbar gegen ein Gefälle von mehr als 20 ‰ sind in jedem Fall zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit einem Hemmschuh zu sichern.</p> <p>Die Luftbremse darf zum Sichern abgestellter Fahrzeuge nur verwendet werden, wenn innerhalb der nächsten halben Stunde wieder an diese Fahrzeuge angefahren wird und wenn sich die Fahrzeuge nicht im oder unmittelbar vor einem Gefälle von mehr als 2 ‰ befinden. Dabei sind die Fahrzeuge voll zu bremsen.</p> <p>Ein einzelnes abgestelltes <b>Fahrzeug</b> ist immer sofort mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln zu sichern.</p> <p>Für das Sichern in Wannengleisen sowie in Gefällen gegen den Prellbock, bei daran anliegenden Fahrzeugen, können die ISB abweichende Betriebsvorschriften erlassen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	Werden Triebfahrzeuge oder Fahrzeuge der Unterhaltsdienste mit Hemmschuhen gesichert, sind diese so zu legen, dass sie nicht durch Schienenräumer, Sandrohre, Messradsätze usw. weggeschoben werden können.	Werden Triebfahrzeuge oder Fahrzeuge der Unterhaltsdienste mit Hemmschuhen gesichert, sind diese so zu legen, dass sie nicht durch Schienenräumer, Sandrohre, Messradsätze usw. weggeschoben werden können.
1.11	neue Ziffer	<b>1.11 Spezialfälle</b>
1.11.1	neue Ziffer	<b>1.11.1 Probefahrten und Schneeräumungsfahrten</b>  Für Probefahrten und Schneeräumungsfahrten sind die Bestimmungen für Probefahrten und Schneeräumungsfahrten bei Zugfahrten sinngemäss anzuwenden.
1.11.2	neue Ziffer	<b>1.11.2 Aussergewöhnliche Sendungen</b>  Die ISB und die EVU regeln die Behandlung aussergewöhnlicher Sendungen in den Betriebsvorschriften.
1.11.3	neue Ziffer	<b>1.11.3 Nicht freizügig einsetzbare Wagen</b>  Die ISB und die EVU regeln die Behandlung nicht freizügig einsetzbarer Wagen in den Betriebsvorschriften.
1.12	neue Ziffer	<b>1.12 Bremssysteme von Zahnradfahrzeugen</b>  Zusätzlich notwendige Vorgaben für das Bremsen von Rangierfahrten sind durch die EVU unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen <del>in</del> aus den Fahrzeugzulassungen festzulegen. Die vorgegebenen Bremsmittel sind vor Beginn der Rangierfahrt zu prüfen.
3.6.4	<b>3.6.4 Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke</b>  Die Geschwindigkeitsschwelle für Rangierbewegungen nach und von der Strecke befindet sich beim Einfahrsignal, oder wenn dieses fehlt, bei der Einfahrweiche.  Grundsätzlich gelten die Geschwindigkeiten nach Bremsrechnung und Streckentabelle, höchstens aber:  60 km/h – allgemeine Höchstgeschwindigkeit 40 km/h – wenn Wagen ohne normale Zug- und Stossvorrichtungen mitgeführt werden – über Weichen	<b>3.6.4 Höchstgeschwindigkeiten auf der Strecke</b>  Die Geschwindigkeitsschwelle für Rangierbewegungen nach und von der Strecke befindet sich beim Einfahrsignal, oder wenn dieses fehlt, bei der Einfahrweiche.  Grundsätzlich gelten die Geschwindigkeiten nach Bremsrechnung und Streckentabelle, höchstens aber:  60 km/h – allgemeine Höchstgeschwindigkeit 40 km/h – wenn Wagen ohne normale Zug- und Stossvorrichtungen mitgeführt werden – über Weichen

R / Ziffer	bisher	neu
	30 km/h – bei indirekt geführter Rangierfahrt, wenn zwischen dem Lokführer und dem Rangierleiter keine Funkverbindung besteht – beim unbegleiteten Schieben.	30 km/h – bei indirekt geführter Rangierfahrt, wenn zwischen dem LF und dem RL keine <b>fernmündliche Verbindung</b> besteht – beim unbegleiteten Schieben.
4.3.2	<p><b>4.3.2 Zielpunkte im Fahrweg</b></p> <p>Als Zielpunkt gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ein Hauptsignal</li> <li>– ein Hauptsignal in der Gegenrichtung</li> <li>– eine CAB-Anfangstafel</li> <li>– ein Sperr- oder Zwergsignal</li> <li>– ein Anschlussgleis</li> <li>– das Zielgleis im Bahnhof</li> <li>– bei Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal die Einfahrweiche.</li> </ul> <p>Auf zweigleisiger Strecke ohne Wechselbetrieb gilt für Fahrten von der Strecke in Richtung Bahnhof das Einfahrtsignal für beide Gleise als Zielpunkt.</p>	<p><b>4.3.2 Zielpunkte im Fahrweg</b></p> <p>Als Zielpunkt gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ein Hauptsignal</li> <li>– ein Hauptsignal in der Gegenrichtung</li> <li>– eine CAB-Anfangstafel</li> <li>– ein Sperr- oder Zwergsignal</li> <li>– ein Anschlussgleis</li> <li>– das Zielgleis im Bahnhof</li> <li>– bei Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal die Einfahrweiche <b>oder wo vorhanden die Bahnhofanfangstafel.</b></li> </ul> <p>Auf zweigleisiger Strecke ohne Wechselbetrieb gilt für Fahrten von der Strecke in Richtung Bahnhof das Einfahrtsignal für beide Gleise als Zielpunkt.</p>
<b>300.5</b>		
1.2	<b>1.2 Führen der Züge</b>	<p><b>1.2 Führen der Züge</b></p> <p>Bei direkt und indirekt geführten Zügen muss das erste Fahrzeug mit einem aktiven Empfangsgerät für die Zugbeeinflussung ausgerüstet sein. Ausnahme: Die ISB können in den Betriebsvorschriften oder den Netzzugangsbestimmungen festlegen, wie gross die Distanz zwischen der Zugspitze (Puffer, Kupplung) und dem Empfangsgerät der Zugbeeinflussung maximal sein darf. Die EVU setzen diese Anforderung in ihren Betriebsvorschriften um. Kann diese Anforderung nicht erfüllt werden, ist die Zugbeeinflussung als nicht ausreichend zu betrachten.</p>
1.2.	<p><b>1.2.1 Direktes Führen der Züge</b></p> <p>Züge dürfen direkt geführt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Lokführer dauernd eine freie Sicht auf den Fahrweg und die Signale hat und</li> <li>– der Lokführer die automatische Bremse bedient und</li> <li>– der Lokführer die Möglichkeit hat, Achtungssignale zu geben und</li> </ul>	<p><b>1.2.1 Direktes Führen der Züge</b></p> <p>Züge dürfen direkt geführt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Lokführer dauernd eine freie Sicht auf den Fahrweg und die Signale hat und</li> <li>– der Lokführer die automatische Bremse bedient und</li> <li>– der Lokführer die Möglichkeit hat, Achtungssignale zu geben und</li> </ul>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– der Lokführer die vorgeschriebenen Signalmittel in Reichweite hat und</li> <li>– das erste Fahrzeug mit dem aktiven Empfangsgerät für die Zugbeeinflussung ausgerüstet ist.</li> <li>– Ausnahme: Die Infrastrukturbetreiberinnen können in den Betriebsvorschriften oder den Netzzugangsbestimmungen festlegen, wie gross die Distanz zwischen der Zugspitze (Puffer, Kupplung) bis zum Empfangsgerät der Zugbeeinflussung maximal betragen darf. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen diese Anforderung in ihren Betriebsvorschriften um.</li> </ul> <p>Züge werden nur von einer Stelle aus direkt geführt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– der Lokführer die vorgeschriebenen Signalmittel in Reichweite hat.</li> </ul> <p>Züge werden nur von einer Stelle aus direkt geführt.</p>
1.3.1	<p><b>1.3.1 Grundsatz</b></p> <p>Die Triebfahrzeuge sind in der Regel an die Spitze des Zuges zu stellen, ausgenommen, wenn sie ferngesteuert sind.</p> <p>Triebfahrzeuge, welche unmittelbar gekuppelt und vielfachgesteuert sind, gelten als ein Triebfahrzeug.</p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung muss der bediente Führerstand des zugführenden Fahrzeuges über eine entsprechende Ausrüstung verfügen.</p>	<p><b>1.3.1 Grundsatz</b></p> <p>Die Triebfahrzeuge sind in der Regel an die Spitze des Zuges zu stellen, ausgenommen, wenn sie ferngesteuert sind.</p> <p>Triebfahrzeuge, welche unmittelbar gekuppelt und vielfachgesteuert sind, gelten als ein Triebfahrzeug.</p> <p>Im Bereich der FSS muss der bediente Führerstand des zugführenden Fahrzeuges über eine entsprechende Ausrüstung verfügen.</p> <p>Die Vorgaben für das Einreihen von Zahnradtriebfahrzeugen sind durch die EVU unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen <del>in</del> aus den Fahrzeugzulassungen festzulegen.</p>
2.1	<p><b>2.1 Sichern</b></p> <p>Stillstehende Züge oder Zugteile sind gegen Entlaufen zu sichern.</p>	<p><b>2.1 Sichern</b></p> <p>Stillstehende Züge oder Zugteile sind gegen Entlaufen zu sichern.</p> <p>Für Adhäsionsstrecken sind die Regelungen bezüglich Festhaltekraft massgebend, auf Zahnstangenstrecken oder -abschnitten gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften der EVU.</p>
3	<p><b>3 Bremsvorschriften</b></p>	<p><b>3 Bremsvorschriften</b></p> <p>Für Zahnradfahrzeuge gelten zusätzlich die Bremsvorschriften der EVU. Diese sind unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen aus den Fahrzeugzulassungen festzulegen.</p>



R / Ziffer	bisher	neu																																																
3.7.2	<p><b>3.7.2 Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge</b></p> <p>Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzelnen Zug- und Bremsreihen sind:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zugreihe</th> <th>Bremsreihe (%)</th> <th>v<sub>max</sub> (km/h)</th> <th>Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>180 - 135 125 - 105</td> <td>250 160</td> <td>für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>115 - 50</td> <td>120</td> <td>bis 750 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>115 - 50</td> <td>100</td> <td>für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen regeln in ihren Betriebsvorschriften</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die minimale Anhängelast für Geschwindigkeiten über 160 km/h</li> <li>– gemäss den Vorgaben der Infrastrukturbetreiberin die anzuwendenden Zugreihen für die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge</li> </ul> <p>Für Züge mit einer Länge von mehr als 750 Meter können die Infrastrukturbetreiberinnen TSI-konforme Betriebsvorschriften erlassen.</p>	Zugreihe	Bremsreihe (%)	v <sub>max</sub> (km/h)	Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge	N	180 - 150	250	für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter	W	180 - 150	250	für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter	R	180 - 135 125 - 105	250 160	für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter	A	115 - 50	120	bis 750 m	D	115 - 50	100	für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m	<p><b>3.7.2 Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge (UIC)</b></p> <p>Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzelnen Zug- und Bremsreihen <b>bei Anwendung der Bremsbewertung nach UIC 544-1</b> sind:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zugreihe</th> <th>Bremsreihe (%)</th> <th>v<sub>max</sub> (km/h)</th> <th>Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>180 - 150</td> <td>250</td> <td>für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>180 - 135 125 - 105</td> <td>250 160</td> <td>für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>115 - 50</td> <td>120</td> <td>bis 750 m</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>115 - 50</td> <td>100</td> <td>für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die EVU regeln in ihren Betriebsvorschriften</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die minimale Anhängelast für Geschwindigkeiten über 160 km/h</li> <li>– gemäss den Vorgaben der ISB die anzuwendenden Zugreihen für die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge</li> </ul> <p>Für Züge mit einer Länge von mehr als 750 Meter können die ISB TSI-konforme Betriebsvorschriften erlassen.</p>	Zugreihe	Bremsreihe (%)	v <sub>max</sub> (km/h)	Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge	N	180 - 150	250	für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter	W	180 - 150	250	für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter	R	180 - 135 125 - 105	250 160	für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter	A	115 - 50	120	bis 750 m	D	115 - 50	100	für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m
Zugreihe	Bremsreihe (%)	v <sub>max</sub> (km/h)	Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge																																															
N	180 - 150	250	für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter																																															
W	180 - 150	250	für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter																																															
R	180 - 135 125 - 105	250 160	für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter																																															
A	115 - 50	120	bis 750 m																																															
D	115 - 50	100	für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m																																															
Zugreihe	Bremsreihe (%)	v <sub>max</sub> (km/h)	Bemerkungen / höchstzulässige Länge der Züge																																															
N	180 - 150	250	für Züge mit Neigeeinrichtung, bis 500 Meter																																															
W	180 - 150	250	für Züge mit Wankkompensationseinrichtung, bis 500 Meter																																															
R	180 - 135 125 - 105	250 160	für Züge mit erhöhter Kurvengeschwindigkeit, bis 500 Meter																																															
A	115 - 50	120	bis 750 m																																															
D	115 - 50	100	für Radsatzlasten über 20 t bis max. 22.5 t, bis 750 m																																															
3.7.3	neue Ziffer	<p><b>3.7.3 Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge (AB-EBV)</b></p> <p>Die ISB legen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzelnen Zug- und Bremsreihen bei Anwendung der Bremsbewertung gemäss Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB -EBV, SR 742.141.11) zu Art. 52 fest.</p> <p>Die EVU regeln in ihren Betriebsvorschriften gemäss den Vorgaben der ISB die anzuwendenden Zugreihen für die von ihnen eingesetzten Fahrzeuge.</p>																																																
3.7.4	bisherige Ziffer 3.7.3 <b>3.7.3 Zusätzliche Einschränkungen</b>	<b>3.7.4 Zusätzliche Einschränkungen</b>																																																

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Zusätzlich sind Geschwindigkeitsverminderungen insbesondere bei aussergewöhnlichen Sendungen gemäss Beförderungsplan zu berücksichtigen.</p> <p>Bei indirekt geführten Zügen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Besteht zwischen dem indirekt führenden Mitarbeiter an der Spitze des Zuges und dem Lokführer eine Funkverbindung, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.</p>	<p>Zusätzlich sind Geschwindigkeitsverminderungen insbesondere bei aussergewöhnlichen Sendungen gemäss Beförderungsplan zu berücksichtigen.</p> <p>Bei indirekt geführten Zügen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Besteht zwischen der indirekt führenden Person an der Spitze des Zuges und dem LF eine <b>fernmündliche Verbindung</b>, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.</p>
3.7.5	bisherige Ziffer 3.7.4	<p><b>3.7.5 Interoperable Bezeichnungen und Werte der Zugdateneingaben</b></p> <p>.....(unverändert).....</p>
4.2	<p><b>4.2 Umfang der Zuguntersuchung</b></p> <p>Technische Zuguntersuchung: Der Zugvorbereiter hat sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Lauffähigkeit und Betriebssicherheit gewährleistet sind</li> <li>– die Seitentüren und andere Verschlüsse an Wagen und Behältern geschlossen und gesichert sind</li> <li>– die Güterwagen vorschriftsgemäss beladen und die Ladeeinheiten und die Behälter gesichert sind.</li> </ul> <p>Die technische Zuguntersuchung ist an jedem einzelnen Fahrzeug mindestens einmal pro Tag und bei Güterwagen zusätzlich nach Änderungen der Beladung durchzuführen.</p> <p>Betriebliche Zuguntersuchung: Der Zugvorbereiter hat sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Zug vorschriftsmässig formiert ist</li> <li>– die Fahrzeuge richtig gekuppelt sind</li> <li>– funktionstüchtige Bremsen in vorgeschriebener Art und Anzahl vorhanden und verteilt sowie die Umstellvorrichtungen richtig gestellt sind</li> <li>– genügend von der Wirkung der automatischen Bremse unabhängige Bremsmittel zum Sicherstellen der Mindestfesthaltekraft vorhanden sind</li> <li>– wo möglich die automatische Türschliessung ordnungsgemäss funktioniert</li> </ul>	<p><b>4.2 Umfang der Zuguntersuchung</b></p> <p>Technische Zuguntersuchung: Der ZVB hat sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Lauffähigkeit und Betriebssicherheit gewährleistet sind</li> <li>– die Seitentüren und andere Verschlüsse an Wagen und Behältern geschlossen und gesichert sind</li> <li>– die Güterwagen vorschriftsgemäss beladen und die Ladeeinheiten und die Behälter gesichert sind.</li> </ul> <p>Die technische Zuguntersuchung ist an jedem einzelnen Fahrzeug mindestens einmal pro Tag und bei Güterwagen zusätzlich nach Änderungen der Beladung durchzuführen.</p> <p>Betriebliche Zuguntersuchung: Der ZVB hat sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Zug vorschriftsmässig formiert ist</li> <li>– die Fahrzeuge richtig gekuppelt sind</li> <li>– funktionstüchtige Bremsen in vorgeschriebener Art und Anzahl vorhanden und verteilt sowie die Umstellvorrichtungen richtig gestellt sind</li> <li>– genügend von der Wirkung der automatischen Bremse unabhängige Bremsmittel zum Sicherstellen der Mindestfesthaltekraft vorhanden sind</li> <li>– <b>bei Zahnradfahrzeugen genügend nicht erschöpfbare Bremsmittel zur Sicherung von stillstehenden Fahrzeugen vorhanden sind</b></li> </ul>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– der Zug mit den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen, Kennzeichnungen und Signalmitteln versehen ist</li> <li>– die Bremsprobe durchgeführt ist.</li> </ul> <p>Die betriebliche Zuguntersuchung ist mindestens einmal pro Tag, bei jedem neu gebildeten Zug und bei Änderungen unterwegs durchzuführen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wo möglich die automatische Türschliessung ordnungsgemäss funktioniert</li> <li>– der Zug mit den vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen, Kennzeichnungen und Signalmitteln versehen ist</li> <li>– die Bremsprobe durchgeführt ist.</li> </ul> <p>Die betriebliche Zuguntersuchung ist mindestens einmal pro Tag, bei jedem neu gebildeten Zug und bei Änderungen unterwegs durchzuführen.</p>
4.3	<p><b>4.3 Bremsprobe</b></p> <p>Vor der Abfahrt im Ausgangsbahnhof, bei Veränderung der Zusammensetzung, nach einem Fahrrihtungswechsel oder nach der Inbetriebnahme eines abgestellten Zuges muss eine Bremsprobe durchgeführt werden. Diese ist vom gleichen Führerstand aus vorzunehmen, von dem aus die Bremse während der Fahrt bedient wird.</p> <p>Bei der Bremsprobe sind die Bremssysteme zu prüfen, deren Bremsgewichte bei der Berechnung der Bremsreihe und des Teilbremsverhältnisses angerechnet werden.</p>	<p><b>4.3 Bremsprobe</b></p> <p>Vor der Abfahrt im Ausgangsbahnhof, bei Veränderung der Zusammensetzung, nach einem Fahrrihtungswechsel oder nach der Inbetriebnahme eines abgestellten Zuges muss eine Bremsprobe durchgeführt werden. Diese ist vom gleichen Führerstand aus vorzunehmen, von dem aus die Bremse während der Fahrt bedient wird.</p> <p>Bei der Bremsprobe sind die Bremssysteme zu prüfen, deren Bremsgewichte bei der Berechnung der Bremsreihe und des Teilbremsverhältnisses angerechnet werden.</p> <p><b>Bei Fahrradfahrzeugen sind die Bremssysteme gemäss den Vorgaben der EVU zu prüfen.</b></p>
4.3.1	<p><b>4.3.1 Durchführung der Bremsprobe</b></p> <p>Vor Beginn der Bremsprobe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– müssen die Bremsapparate betriebsbereit sein</li> <li>– muss die Luftbremse gelöst sein. Dies ist an einem beliebigen Wagen zu prüfen</li> <li>– müssen Feststellbremsen gelöst sein. Davon ausgenommen sind Feststellbremsen, welche zum Sichern gegen Entlaufen benötigt werden</li> <li>– müssen die Bremsapparate auf deren Dichtigkeit geprüft werden.</li> </ul> <p>Die Bremsprobe ist in folgender Reihenfolge an allen Fahrzeugen, bei denen eine Bremsprobe vorzunehmen ist, auszuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Betriebsbremsung ausführen</li> <li>– prüfen, ob die Bremsen aller zu kontrollierenden Fahrzeuge gebremst sind</li> <li>– die Bremsen lösen</li> <li>– prüfen, ob die Bremsen aller zu kontrollierenden Fahrzeuge gelöst sind.</li> </ul> <p>Die Kontrolle ist durchzuführen</p>	<p><b>4.3.1 Durchführung der Bremsprobe</b></p> <p>Vor Beginn der Bremsprobe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– müssen die Bremsapparate betriebsbereit sein</li> <li>– muss die Luftbremse gelöst sein. Dies ist an einem beliebigen Wagen zu prüfen</li> <li>– müssen Feststellbremsen gelöst sein. Davon ausgenommen sind Feststellbremsen, welche zum Sichern gegen Entlaufen benötigt werden</li> <li>– müssen die Bremsapparate auf deren Dichtigkeit geprüft werden.</li> </ul> <p>Die Bremsprobe ist in folgender Reihenfolge an allen Fahrzeugen, bei denen eine Bremsprobe vorzunehmen ist, auszuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Betriebsbremsung ausführen</li> <li>– prüfen, ob die Bremsen aller zu kontrollierenden Fahrzeuge gebremst sind</li> <li>– die Bremsen lösen</li> <li>– prüfen, ob die Bremsen aller zu kontrollierenden Fahrzeuge gelöst sind.</li> </ul> <p>Die Kontrolle ist durchzuführen</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– an den Fahrzeugen selbst (Bremssohlen aller Achsen, Meldefenster) bzw.</li> <li>– an den Bremszylinder-Manometern der bedienten Triebfahrzeuge und Steuerwagen (z.B. beim Kuppeln einer Schiebelok oder bei der Vereinigung von Pendelzugeinheiten).</li> </ul> <p>Müssen zum Lösen während der Bremsprobe Auslöseventile betätigt werden, ist die Bremsprobe an den betreffenden Fahrzeugen zu wiederholen.</p> <p>Wenn während der Bremsprobe Vorgänge beobachtet werden, die auf Unregelmässigkeiten schliessen lassen, ist die Bremsprobe zu wiederholen.</p> <p>Bei in den Ausführungsbestimmungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens aufgeführtem Rollmaterial kann die Bremsprobe vom Führerstand aus durchgeführt werden. In diesem Fall müssen alle Fahrzeuge mit einer geeigneten Meldeeinrichtung ausgerüstet sein.</p> <p>Für Fahrzeuge mit Vakuumbremse sind zusätzlich die Bestimmungen in der Anlage 1 zu beachten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– an den Fahrzeugen selbst (Bremssohlen aller Achsen, <b>Bremszustandsanzeige</b>) oder</li> <li>– an den Bremszylinder-Manometern der bedienten Triebfahrzeuge und Steuerwagen (z.B. beim Kuppeln einer Schiebelok oder bei der Vereinigung von Pendelzugeinheiten).</li> </ul> <p>Müssen zum Lösen während der Bremsprobe Auslöseventile betätigt werden, ist die Bremsprobe an den betreffenden Fahrzeugen zu wiederholen.</p> <p>Wenn während der Bremsprobe Vorgänge beobachtet werden, die auf Unregelmässigkeiten schliessen lassen, ist die Bremsprobe zu wiederholen.</p> <p>Bei in den Ausführungsbestimmungen des EVU aufgeführtem Rollmaterial kann die Bremsprobe vom Führerstand aus durchgeführt werden. In diesem Fall müssen alle Fahrzeuge mit einer geeigneten Meldeeinrichtung ausgerüstet sein.</p> <p>Für Fahrzeuge mit Vakuumbremse sind zusätzlich die Bestimmungen in der Anlage 1 zu beachten.</p>
Anlage 1 Ziff. 2.2	<p><b>2.2 Zusatzbremsprobe</b></p> <p>Nach dem Umstellen eines Lastwechsels ist die Bremse am betreffenden Wagen zu prüfen.</p> <p>Die Zusatzbremsprobe ist in folgender Reihenfolge an sämtlichen zu prüfenden Fahrzeugen auszuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Schnellbremsung ausführen</li> <li>– prüfen, ob alle zu kontrollierenden Fahrzeuge gebremst sind</li> <li>– die Bremsen lösen</li> <li>– wenn das letzte Fahrzeug geprüft werden muss, ist durch kurzes Öffnen eines Bremsschlauchs zu prüfen, ob Luft eingesogen wird</li> <li>– prüfen, ob die Bremsen aller Fahrzeuge gelöst sind.</li> </ul>	<p><b>2.2 Zusatzbremsprobe</b></p> <p>Nach dem Umstellen eines Lastwechsels ist die Bremse am betreffenden Wagen zu prüfen.</p> <p>Die Zusatzbremsprobe ist in folgender Reihenfolge auszuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine Schnellbremsung ausführen</li> <li>– prüfen, ob alle zu <b>prüfenden</b> Fahrzeuge gebremst sind</li> <li>– die Bremsen lösen</li> <li>– wenn das letzte Fahrzeug geprüft werden muss, ist durch kurzes Öffnen eines Bremsschlauchs zu prüfen, ob Luft eingesogen wird</li> </ul> <p>prüfen, ob die Bremsen aller <b>zu prüfenden</b> Fahrzeuge gelöst sind.</p>
<b>300.6</b>		
1.3.4	neue Ziffer	<p><b>1.3.4 Zustimmung zur Fahrt auf Strecken ohne Hauptsignale</b></p> <p>Die Zustimmung zur Fahrt wird dem LF wie folgt erteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mittels Fahrplans oder</li> <li>– mittels Fahrordnung oder</li> </ul>

R / Ziffer	bisher	neu
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- mittels Befehls für Kreuzung und Überholung oder</li> <li>- mündlich oder fernmündlich quittungspflichtig durch den FDL.</li> </ul> <p>Die ISB haben in ihren Betriebsvorschriften das Vorgehen zur Erteilung, die Gültigkeit und die Bedingungen für die Rücknahme der Zustimmung zur Fahrt unter Berücksichtigung der bestehenden Vorgaben bezüglich dem spätesten Halteort zu regeln.</p>
2.4.2	<p><b>2.4.2 Geschwindigkeitsschwelle innerhalb eines Bereichs mit Führerstandssignalisierung</b></p> <p>Es gilt die durch die Führerstandssignalisierung angezeigte und überwachte Geschwindigkeit.</p> <p>Bei einer Geschwindigkeitserhöhung in der Betriebsart «Full Supervision» wird das Zugende durch das System mitberücksichtigt.</p> <p>Bei einem Wechsel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aus den Betriebsarten «Staff Responsible» oder «On Sight» in die Betriebsart «Full Supervision»,</li> <li>- aus der Betriebsart «Staff Responsible» in die Betriebsart «On Sight», wenn die rückliegende zulässige Geschwindigkeit weniger als 40 km/h beträgt,</li> </ul> <p>darf der Lokführer erst auf die am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit beschleunigen, nachdem das Zugende am ETCS Haltsignal oder ETCS Standortsignal vorbeigefahren ist.</p>	<p><b>2.4.2 Geschwindigkeitsschwelle innerhalb eines Bereichs mit FSS</b></p> <p>Es gilt die durch die FSS angezeigte und überwachte Geschwindigkeit.</p> <p>Wenn bei einem Wechsel in die Betriebsarten «On Sight» oder «Full Supervision» auf dem DMI zusätzlich eine Textmeldung angezeigt wird, welche auf die Einfahrt in die entsprechende Betriebsart hinweist (z.B. «Aufnahme in Mode Full Supervision», «Einfahrt in OS», «Entering FS»), ist der LF für die Einhaltung der bisherigen für das Zugende zulässigen Geschwindigkeit verantwortlich.</p>
300.7		
Anlage 1		
3.2	<p><b>3.2 Zugfahrten in Teilüberwachung</b></p> <p>Abhängig von der Betriebsart mit Teilüberwachung werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Einhaltung der entsprechenden Höchstgeschwindigkeit</li> <li>- die überwachte Distanz</li> <li>- das Ende der CAB-Fahrerlaubnis</li> </ul> <p>oder einzelne Elemente davon durch die ETCS-Fahrzeugausrüstung berechnet und überwacht, sowie auf dem DMI angezeigt.</p>	<p><b>3.2 Fahrten in Teilüberwachung</b></p> <p>Abhängig von der Betriebsart mit Teilüberwachung werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Einhaltung der entsprechenden Höchstgeschwindigkeit</li> <li>- die überwachte Distanz</li> <li>- das EOA</li> </ul> <p>oder einzelne Elemente davon durch die ETCS-Fahrzeugausrüstung berechnet und überwacht, sowie auf dem DMI angezeigt.</p>
5.1	<p><b>5.1 Inbetriebnahme der ETCS-Fahrzeugausrüstung</b></p> <p>Wenn der Lokführer von der ETCS-Fahrzeugausrüstung dazu aufgefordert wird, muss er am DMI seine Identifizierung, den Level, die</p>	<p><b>5.1 Inbetriebnahme der ETCS-Fahrzeugausrüstung</b></p> <p>Wenn der LF von der ETCS-Fahrzeugausrüstung dazu aufgefordert wird, muss der LF am DMI seine Identifizierung, den Level, die Identifizierung</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	Identifizierung des Funknetzes und die Identifizierung der Streckenzentrale entweder eingeben, erneut eingeben oder bestätigen.	des <b>Datenfunknetzes</b> und die Identifizierung des RBC entweder eingeben, erneut eingeben oder bestätigen.
<b>300.8</b>		
<b>300.9</b>		
2.4.1	<p><b>2.4.1 Zustimmung bei Zügen</b></p> <p>Die Zustimmung wird wie folgt erteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mit Fahrtstellung des Hauptsignals oder</li> <li>– mit Fahrtstellung des Hauptsignals durch eine Notbedienung oder</li> <li>– mit dem Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage oder</li> <li>– mit dem Hilfssignal oder</li> <li>– mit dem protokollpflichtigen <i>Befehl 1, 2</i> oder <i>7</i> oder</li> <li>– im Bereich der Führerstandssignalisierung mittels der entsprechenden Betriebsart.</li> </ul>	<p><b>2.4.1 Zustimmung bei Zügen</b></p> <p>Die Zustimmung wird wie folgt erteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– mit Fahrtstellung des Hauptsignals oder</li> <li>– mit Fahrtstellung des Hauptsignals durch eine Notbedienung oder</li> <li>– mit dem Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage oder</li> <li>– mit dem Hilfssignal oder</li> <li>– mit dem protokollpflichtigen <i>Befehl 1, 2</i> oder <i>7</i> oder</li> <li>– im Bereich der FSS mittels der entsprechenden Betriebsart</li> <li>– <b>auf Strecken ohne Hauptsignale ist das Vorgehen durch die ISB festzulegen</b></li> </ul>
3.6	<p><b>3.6 Unklares Signalbild am Zwergsignal</b></p> <p>Stellt der Lokführer bzw. der Rangierleiter in der Fahrstrasse ein nicht oder nur mit einer der beiden unteren Lampen beleuchtetes Zwergsignal fest und wurde er darüber nicht verständigt, hat er den Zug bzw. die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Dieser sichert den Fahrweg soweit als möglich und erteilt dem Lokführer bzw. dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</p> <p>Leuchtet an einem Zwergsignal nur die obere Lampe, ist das Signalbild als <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zu betrachten.</p> <p>Kann der Fahrdienstleiter feststellen, welches Zwergsignal gestört ist, hat er den Lokführer bzw. den Rangierleiter quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>	<p><b>3.6 Unklares Signalbild am Zwergsignal</b></p> <p>Stellt der LF bzw. der RL in der Fahrstrasse ein nicht oder nur mit einer der beiden unteren Lampen beleuchtetes Zwergsignal fest und wurde der LF darüber nicht verständigt, hat der LF den Zug bzw. die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem zuständigen FDL Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Der FDL erteilt dem LF bzw. dem RL quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</p> <p>Leuchtet an einem Zwergsignal nur die obere Lampe, ist das Signalbild als <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zu betrachten.</p> <p>Kann der FDL feststellen, welches Zwergsignal gestört ist, hat der FDL den LF bzw. den RL quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>
3.9	<p><b>3.9 Unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal</b></p> <p>Stellt der Lokführer einer Rangierfahrt bzw. der Rangierleiter ein nicht oder nur mit einer der beiden unteren Lampen beleuchtetes ETCS Rangiersignal fest und wurde er darüber nicht verständigt, hat er die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p>	<p><b>3.9 Unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal</b></p> <p>Stellt <b>der RL oder der LF</b> einer Rangierfahrt ein nicht oder nur mit einer der beiden unteren Lampen beleuchtetes ETCS Rangiersignal fest und <b>erfolgte darüber keine Verständigung, ist</b> die Rangierbewegung anzuhalten. <b>Der RL hat</b> mit dem zuständigen FDL Kontakt aufzunehmen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Dieser erteilt dem Lokführer bzw. dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</p> <p>Leuchtet an einem ETCS Rangiersignal nur die obere Lampe, ist das Signalbild als <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zu betrachten.</p> <p>Kann der Fahrdienstleiter feststellen, welches ETCS Rangiersignal gestört ist, hat er den Rangierleiter quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>	<p><b>Der FDL erteilt dem LF bzw. dem-RL quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</b></p> <p>Leuchtet an einem ETCS Rangiersignal nur die obere Lampe, ist das Signalbild als <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zu betrachten.</p> <p>Kann <b>der FDL</b> feststellen, welches ETCS Rangiersignal gestört ist, <b>hat der FDL den RL</b> quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>
4.6.2	<p><b>4.6.2 Weiche aufgeschnitten</b></p> <p>Wurde eine Weiche aufgeschnitten, sind gefährdete Fahrten sofort aufzuhalten und die Beteiligten sind umgehend zu verständigen. Die Weiche ist zu sichern und muss von der Wurzel Richtung Spitze freigelegt werden. Die Weiche ist auf mechanische Schäden zu kontrollieren.</p>	<p><b>4.6.2 Weiche aufgeschnitten</b></p> <p>Wurde eine Weiche aufgeschnitten, sind gefährdete Fahrten sofort aufzuhalten und die Beteiligten sind umgehend zu verständigen. Die Weiche ist zu sichern und muss von der Wurzel Richtung Spitze freigelegt werden. Die Weiche ist auf mechanische Schäden zu kontrollieren.</p> <p><b>Wurde eine Zahnstangenweiche aufgeschnitten, ist sofort anzuhalten und die Weiche zu sichern. Das weitere Vorgehen richtet sich nach den Weisungen des zuständigen technischen Dienstes.</b></p>
5.3	<p><b>5.3 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis</b></p> <p>Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, erfolgt die Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis gemäss den nachfolgenden Bestimmungen. Wird dem Lokführer durch das System die Betriebsart «Staff Responsible» angeboten, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen.</p>	<p><b>5.3 Vorbeifahrt am EOA</b></p> <p>Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, erfolgt die Vorbeifahrt am EOA gemäss den nachfolgenden Bestimmungen.</p>
5.4	<p><b>5.4.1 Weiterfahrt als Zug</b></p> <p>Der Lokführer hat die Taste «Start» zu betätigen. Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig mit dem <i>Befehl 2</i> die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</p>	<p><b>5.4.1 Weiterfahrt als Zug</b></p> <p><b>Der FDL hat zusätzlich zur Zugfahrstrasse bis zum nächsten ETCS Haltsignal mindestens eine weitere Zugfahrstrasse bis zum übernächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal einzustellen. Danach erteilt der FDL dem LF protokollpflichtig mit dem Befehl 2 die Zustimmung zur Weiterfahrt nach der Betriebsart «Post Trip».</b></p> <p><b>Der LF hat die Taste «Start» zu betätigen. Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, gilt, nach dem Wechsel der ETCS-Fahrzeugausrüstung in die Betriebsart «Staff Responsible», die Zustimmung zur Weiterfahrt bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal.</b></p> <p>Liegt <b>am nächsten ETCS Haltsignal</b> keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist gemäss den Bestimmungen <b>«Vorbeifahrt am EOA» vorzugehen.</b></p>
10.3	<p><b>10.3 Ausfall der Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeug</b></p> <p>Versagt auf einer Adhäsionsstrecke auf dem Spitzenfahrzeug die Zugbeeinflussung, hat der Lokführer bei der ersten Gelegenheit einen zusätzlichen Lokführer in den Führerstand anzufordern.</p>	<p><b>10.3 Ausfall der Zugbeeinflussung auf dem Spitzenfahrzeug auf Adhäsionsstrecken</b></p> <p><b>Sofern keine Notwendigkeit besteht, sind Fahrzeuge mit Störungen an der Zugbeeinflussung nicht als Spitzenfahrzeug einzusetzen.</b></p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Solange kein zusätzlicher Lokführer im Führerstand anwesend ist, darf mit höchstens 80 km/h gefahren werden.</p> <p>Bahnübergangsanlagen, welche nur durch Zugbeeinflussung überwacht werden, sind als gestört zu betrachten.</p> <p>Das Fahrzeug darf als Spitzenfahrzeug höchstens 12 Stunden mit einer defekten Zugbeeinflussung verkehren.</p>	<p>Es dürfen keine Fahrzeuge mit Störungen an der Zugbeeinflussung aus der Instandhaltung eingesetzt werden.</p> <p>Versagt auf dem Spitzenfahrzeug die Zugbeeinflussung, hat der LF bei der ersten Gelegenheit <b>zusätzlich-einen LF oder entsprechend geprüftes Personal</b> in den Führerstand anzufordern.</p> <p>Mit einem <b>zusätzlichen LF oder entsprechend geprüfem Personal im Führerstand</b> darf mit höchstens 80 km/h gefahren werden.</p> <p>Solange kein zusätzlicher <b>LF oder entsprechend geprüftes Personal</b> im Führerstand anwesend ist, darf mit höchstens <b>40 km/h</b> gefahren werden.</p> <p>Bahnübergangsanlagen, welche nur durch Zugbeeinflussung überwacht werden, sind als gestört zu betrachten.</p> <p>Das Fahrzeug darf höchstens <b>6 Stunden ab Störungsbeginn als Spitzenfahrzeug</b> mit einer defekten Zugbeeinflussung <b>in Betrieb sein</b>.</p> <p>Fahrten direkt zum Instandhaltungsstandort sind auch nach 6 Stunden zulässig, unter der Bedingung, dass mit einem <b>zusätzlichen LF oder entsprechend geprüfem Personal</b> und mit höchstens 80 km/h gefahren wird.</p>
10.4	<p><b>10.4 Ausfall der Sicherheitssteuerung auf dem Spitzenfahrzeug</b></p> <p>Versagt auf einer Adhäsionsstrecke auf dem Spitzenfahrzeug die Sicherheitssteuerung, hat der Lokführer bei der ersten Gelegenheit zusätzlich einen Mitarbeiter in den Führerstand anzufordern. Er instruiert diesen Mitarbeiter, wie der Zug im Notfall anzuhalten ist. Solange kein zusätzlicher Mitarbeiter im Führerstand anwesend ist, darf mit defekter Sicherheitssteuerung höchstens 60 km/h gefahren werden.</p> <p>Das Fahrzeug darf als Spitzenfahrzeug höchstens 12 Stunden mit einer defekten Sicherheitssteuerung verkehren.</p>	<p><b>10.4 Ausfall der Sicherheitssteuerung auf dem Spitzenfahrzeug auf Adhäsionsstrecken</b></p> <p>Sofern keine Notwendigkeit besteht, sind Fahrzeuge mit Störungen an der Sicherheitssteuerung nicht als Spitzenfahrzeug einzusetzen.</p> <p>Es dürfen keine Fahrzeuge mit Störungen an der Sicherheitssteuerung aus der Instandhaltung eingesetzt werden.</p> <p>Versagt <b>auf</b> dem Spitzenfahrzeug die Sicherheitssteuerung, hat der LF bei der ersten Gelegenheit eine <b>zusätzliche Person eines EBU</b> in den Führerstand anzufordern. Der LF instruiert diese Person, wie der Zug im Notfall anzuhalten ist. Solange keine <b>zusätzliche Person eines EBU</b> im Führerstand anwesend ist, darf mit defekter Sicherheitssteuerung höchstens 60 km/h gefahren werden.</p> <p>Das Fahrzeug darf höchstens <b>6 Stunden ab Störungsbeginn als Spitzenfahrzeug</b> mit einer defekten Sicherheitssteuerung verkehren.</p> <p>Fahrten direkt zum Instandhaltungsstandort sind auch nach 6 Stunden zulässig, unter der Bedingung, dass zusätzlich eine instruierte Person eines EBU im Führerstand anwesend ist, die den Zug im Notfall anhalten kann.</p>
10.5	<p><b>10.5 Ausfall einer Sicherheitseinrichtung auf einer Zahnstangenstrecke</b></p>	<p><b>10.5 Ausfall einer Sicherheitseinrichtung auf einer Zahnstangenstrecke</b></p>



R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Versagt auf einer Zahnstangenstrecke eine Sicherheitseinrichtung, ist gegebenenfalls sofort anzuhalten und nach den Vorgaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu verfahren.</p>	<p>Versagt auf einer Zahnstangenstrecke eine Sicherheitseinrichtung, <b>hat der LF</b> gegebenenfalls sofort anzuhalten und <b>zu prüfen, ob die Störung behoben werden kann. Funktioniert die Sicherheitseinrichtung wieder, darf der Betrieb fortgesetzt werden</b></p> <p>Fällt die Sicherheitseinrichtung weiterhin aus und kann die Störung nicht behoben werden, darf der LF die Fahrt mit der Hälfte der für die Fahrt und die Strecke zulässigen Geschwindigkeit fortsetzen. Reisende sind beim nächstgelegenen geeigneten Ort zu evakuieren. Die Fahrt mit ausgefallener Sicherheitseinrichtung darf höchstens bis zum nächsten Ort fortgesetzt werden, wo der technische Dienst das Fahrzeug untersuchen oder reparieren kann.</p> <p>Funktioniert ein Teil einer Sicherheitseinrichtung bei redundanten Systemen weiterhin, darf der LF die Fahrt mit normaler Geschwindigkeit bis zum nächsten Ort fortsetzen, wo der technische Dienst das Fahrzeug untersuchen oder reparieren kann.</p> <p><b>Im Weiteren ist nach den Vorgaben der EVU zu verfahren.</b></p>
11.3.4	<p><b>11.3.4 Ausfall der Stirnlampen</b></p> <p>Die vorgeschriebene Signalisierung am Zug ist bei Ausfall der Stirnbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen. Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren.</p> <p>Wenn nachts, auf Strecken mit Tunnels oder bei schlechten Sichtverhältnissen nicht mindestens eine Lampe brennt, darf nicht weitergefahren werden. Nach Information des Fahrdienstleiters darf der Abschnitt freigelegt werden.</p>	<p><b>11.3.4 Vollständiger Ausfall der Frontscheinwerfer</b></p> <p>Ist der LF nicht in der Lage, Scheinwerfer an der Zugspitze zum Leuchten zu bringen, so gilt Folgendes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei guten Sichtverhältnissen Der LF meldet den Ausfall dem FDL. Der Zug fährt mit maximal zulässiger Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle, an der der Frontscheinwerfer instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann. Dabei betätigt der LF falls notwendig oder entsprechend den Anweisungen des FDL die Lokpfeife.</li> <li>- Bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen Der LF meldet den Ausfall dem FDL. Mit einem an der Zugspitze angebrachten Handscheinwerfer mit weißem Licht darf der Zug an die nächstgelegene Stelle gefahren werden, an der der Frontscheinwerfer instandgesetzt/ausgetauscht oder das Fahrzeug durch ein anderes ersetzt werden kann. Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren.</li> </ul> <p>Ist kein Handscheinwerfer vorhanden, so darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen, es sei denn, der FDL erteilt entsprechende Anweisungen zur Fortsetzung der Fahrt bis an die nächstgelegene geeignete Stelle, an der die Strecke freigemacht werden kann.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		Dabei betätigt der LF falls notwendig oder entsprechend den Anweisungen des FDL die Lokpfeife.
11.3.5	<p><b>11.3.5 Lokpfeife unbrauchbar</b></p> <p>Ist die Lokpfeife unbrauchbar, hat der Lokführer mit <i>Fahrt auf Sicht</i> weiterzufahren.</p>	<p><b>11.3.5 Ausfall der Lokpfeife</b></p> <p>Bei einem Ausfall der Lokpfeife hat der LF den FDL über den Ausfall zu informieren. Bei einem Defekt der Lokpfeife darf der Zug die maximal zulässige Geschwindigkeit nicht überschreiten und muss an die nächstgelegene Stelle fahren, an der die Lokpfeife instandgesetzt oder das betroffene Fahrzeug ausgetauscht werden kann. Der LF muss zum Anhalten des Zuges vor Bahnübergängen bereit sein, an denen die Lokpfeife betätigt werden muss, und darf die Fahrt nur dann fortsetzen, wenn der Bahnübergang gefahrlos befahren werden kann. Betrifft der Defekt ein Mehrklang-Warnsignal und ist noch mindestens einer der Töne funktionstüchtig, so darf die Zugfahrt normal fortgesetzt werden.</p>
11.3.6	<p><b>11.3.6 Zugschluss nicht korrekt gekennzeichnet</b></p> <p>Fehlt das Zugschlussignal, ist die Vollständigkeit des Zuges abzuklären und die nachfolgenden Bahnhöfe sind bis zum Ersatz des Signals unter genauer Beschreibung des letzten Fahrzeuges bzw. der letzten Fahrzeuggruppe quittungspflichtig zu verständigen.</p> <p>Wird auf Strecken mit Handrückmeldung oder auf Strecken ohne Block bei Nacht ein unbeleuchtetes Zugschlussignal festgestellt, hat der Fahrdienstleiter die folgenden Bahnhöfe quittungspflichtig zu verständigen.</p>	<p><b>11.3.6 Ausfall des Zugschlusssignals</b></p> <p>Stellt der FDL einen vollständigen Ausfall des Zugschlusssignals fest, so hat der FDL Vorkehrungen zu treffen, um den Zug an einer geeigneten Stelle anzuhalten und den LF zu informieren.</p> <p>Der LF kontrolliert daraufhin die Zugvollständigkeit und setzt das Zugschlussignal gegebenenfalls instand oder tauscht es aus.</p> <p>Der LF informiert den FDL, wenn der Zug zur Weiterfahrt bereit ist. Andernfalls, wenn keine Instandsetzung möglich ist, darf die Zugfahrt nicht fortgesetzt werden, sofern der FDL und der LF keine Sonderregelung vereinbaren.</p> <p>Wird auf Strecken mit Handrückmeldung oder auf Strecken ohne Block bei Nacht ein unbeleuchtetes Zugschlussignal festgestellt, hat der FDL die folgenden Bahnhöfe quittungspflichtig zu verständigen.</p>
12.3.6	neue Ziffer	<p><b>12.3.6 Zahnradfahrzeuge</b></p> <p>Für die Weiterfahrt nach einer Bremsstörung gelten für Zahnradfahrzeuge die Vorschriften der EVU.</p>
14.7	<p><b>14.7 Massnahmen zur Sicherung der Unfallsituation</b></p> <p>Die notwendigen Sicherungs- und Rettungsarbeiten sind unverzüglich einzuleiten. An der Unfallsituation dürfen sonst keine Veränderungen vorgenommen werden. Dadurch entstehende Änderungen sind zu dokumentieren. Die ursprüngliche Lage der Opfer, der Fahrzeuge und von Gegenständen sind deutlich zu kennzeichnen.</p> <p>Tote dürfen nur mit dem Einverständnis der Strafverfolgungsbehörde geborgen werden.</p> <p>Daten (z.B. Geschwindigkeitsaufzeichnungen, protokollpflichtige Befehle), Gespräche (z.B. Funkaufzeichnungen) und Funktionszustände der Sicherungseinrichtungen, die der Klärung der Ursachen und Umstände des</p>	<p><b>14.7 Massnahmen zur Sicherung der Unfallsituation</b></p> <p>Die notwendigen Sicherungs- und Rettungsarbeiten sind unverzüglich einzuleiten. An der Unfallsituation dürfen sonst keine Veränderungen vorgenommen werden. Dadurch entstehende Änderungen sind zu dokumentieren. Die ursprüngliche Lage der Opfer, der Fahrzeuge und von Gegenständen sind deutlich zu kennzeichnen.</p> <p>Tote dürfen nur mit dem Einverständnis der Strafverfolgungsbehörde geborgen werden.</p> <p>Daten (z.B. Geschwindigkeitsaufzeichnungen, <b>Gesprächsaufzeichnungen</b>, protokollpflichtige Befehle) und Funktionszustände der Sicherungseinrichtungen, die der Klärung der Ursachen und Umstände des Ereignisses</p>

R / Ziffer	bisher	neu																																																								
	<p>Ereignisses dienen könnten, sind von den Verantwortlichen der beteiligten Unternehmen zuhanden der Untersuchungsinstanz zu sichern und während mindestens sechs Monaten aufzubewahren.</p> <p>Die Namen und Adressen von Personen, die sachdienliche Hinweise zum Ablauf des Ereignisses geben könnten, sind festzuhalten.</p> <p>Sobald die Strafverfolgungsbehörde auf der Unfallstelle eintrifft, entscheidet sie über die Art und den Umfang der Sicherungsmassnahmen und die Bewachung.</p>	<p>dienen könnten, sind von den Verantwortlichen der beteiligten Unternehmen zuhanden der Untersuchungsinstanz zu sichern und während mindestens sechs Monaten aufzubewahren.</p> <p>Die Namen und Adressen von Personen, die sachdienliche Hinweise zum Ablauf des Ereignisses geben könnten, sind festzuhalten.</p> <p>Sobald die Strafverfolgungsbehörde auf der Unfallstelle eintrifft, entscheidet sie über die Art und den Umfang der Sicherungsmassnahmen und die Bewachung.</p>																																																								
<b>300.10</b>																																																										
3.2	<p><b>3.2 Auflistung Formulare der zweiten Kategorie</b></p> <p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p><b>Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke</b> <b>Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie</b> <b>Orario di marcia per movimenti di manovra sulla tratta</b></p> <hr/> <p>Datum Date Data</p> <p>verkehrt Rangierbewegung circule mouvement de manœuvre circola movimento di manovra</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>R</th> <th>von de da</th> <th>bis à a</th> <th>Reihe Cat. Cat.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:</td> <td>V. max. km/h</td> <td>Länge Longueur Lungh.</td> <td>A m</td> <td>Gewicht Poids t Peso</td> <td>Bremsgewicht Poids frein Peso freno</td> <td>t</td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>R</th> <th>von de da</th> <th>bis à a</th> <th>Reihe Cat. Cat.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:</td> <td>V. max. km/h</td> <td>Länge Longueur Lungh.</td> <td>A m</td> <td>Gewicht Poids t Peso</td> <td>Bremsgewicht Poids frein Peso freno</td> <td>t</td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Bahnhof Gare Stazione</th> <th>Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione</th> <th>nach Gleis pour la voie per il binario</th> <th>Bemerkungen Observations Osservazioni</th> </tr> </thead> </table>	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t	Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni	<p><b>3.2 Auflistung Formulare der zweiten Kategorie</b></p> <p>Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere</p> <p><b>Fahrordnung für Rangierbewegungen auf die Strecke</b> <b>Marche pour mouvements de manœuvre en pleine voie</b> <b>Orario di marcia per movimenti di manovra sulla tratta</b></p> <hr/> <p>Datum Date Data</p> <p>verkehrt Rangierbewegung circule mouvement de manœuvre circola movimento di manovra</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>R</th> <th>von de da</th> <th>bis à a</th> <th>Reihe Cat. Cat.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:</td> <td>v. max. km/h</td> <td>Länge Longueur Lungh.</td> <td>A m</td> <td>Gewicht Poids t Peso</td> <td>Bremsgewicht Poids frein Peso freno</td> <td>t</td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>R</th> <th>von de da</th> <th>bis à a</th> <th>Reihe Cat. Cat.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:</td> <td>v. max. km/h</td> <td>Länge Longueur Lungh.</td> <td>A m</td> <td>Gewicht Poids t Peso</td> <td>Bremsgewicht Poids frein Peso freno</td> <td>t</td> </tr> </tbody> </table> <p>mit comprenant con</p> <p>Andere Bewegungen auf der Strecke / autres mouvements sur la pleine voie / altri movimenti sulla tratta <input type="checkbox"/> ja / oui / si <input type="checkbox"/> nein / non / no</p> <hr/> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Bahnhof Gare Stazione</th> <th>Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione</th> <th>nach Gleis pour la voie per il binario</th> <th>Bemerkungen Observations Osservazioni</th> </tr> </thead> </table>	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t	R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%	Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t	Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																						
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t																																																				
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																						
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	V. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t																																																				
Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																																																							
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																						
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t																																																				
R	von de da	bis à a	Reihe Cat. Cat.	%																																																						
Anhängelast: Charge remorquée: Peso rimorchiato:	v. max. km/h	Länge Longueur Lungh.	A m	Gewicht Poids t Peso	Bremsgewicht Poids frein Peso freno	t																																																				
Bahnhof Gare Stazione	Verkehrszeit Heure de circulation Ore di circolazione	nach Gleis pour la voie per il binario	Bemerkungen Observations Osservazioni																																																							

R / Ziffer	bisher				neu					
	Weitere Anordnungen Autres dispositions Altre disposizioni				Weitere Anordnungen Autres dispositions Altre disposizioni					
	Funkkanal Canal radio Canale radio		GSM/GSM-R		Kommunikationskanal Canal de communication Canale di comunicazione					
	Bemerkungen Observations Osservazioni				Bemerkungen Observations Osservazioni					
	Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere				<b>Anzeige einer Gleissperrung</b> <b>Annnonce d'une interdiction de voie</b> <b>Avviso di uno sbarramento di binario</b>	Nr No No	Schweizerische Eisenbahnen Chemins de fer suisses Ferrovie svizzere			
					<b>Anzeige einer Gleissperrung</b> <b>Annnonce d'une interdiction de voie</b> <b>Avviso di uno sbarramento di binario</b>	Nr No No				
	Strecke * Tronçon Tratta		Nr ** No No		km  km					
	Bahnhof Gare Stazione		Gleis Voie Binario		km  km					
	wird gesperrt sera interdit sarà sbarrato	Am Le Il		Nacht Nuit Notte						
	zwischen Zügen entre les trains fra i treni	Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore			Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore			Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore			Uhr heures ore
		Nr No No	und et e	von de dalle	Uhr heures ore	bis à alle	Uhr heures ore			Uhr heures ore
	* Bei mehrspuriger Strecke Tronçon à plusieurs voies Tratta a più binari		Gleisabschnitt und km in Fahrrichtung der Züge angeben Indiquer le tronçon et km dans le sens de la marche des trains Indicare la sezione tratta e km nel senso di marcia dei treni							
	** Wechselbetrieb Tronçons banalisés Tratta banalizzata		Hunderter-Basisnummer angeben (100, 200 usw.) Indiquer la centaine du No de la voie (100, 200 etc.) Indicare il No di binario centinaia (100, 200 ecc.)							
	Grund Motif Motivo									
	Funkkanal Canal radio Canale radio		GSM/GSM-R							
	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza		Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento					
	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data		Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza		Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento					

R / Ziffer	bisher	neu
	Bewilligung der Gleissperrung / Autorisation de l'interdiction de voie / Autorizzazione allo sbarramento di binario	Bewilligung der Gleissperrung / Autorisation de l'interdiction de voie / Autorizzazione allo sbarramento di binario
	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No
	ist bewilligt est autorisée è autorizzato	ist bewilligt est autorisée è autorizzato
	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No	Die Sperrung Nr L'interdiction No Lo sbarramento No
	ist mit den folgenden Änderungen bewilligt est autorisée avec les modifications suivantes è autorizzato con le seguenti modifiche	ist mit den folgenden Änderungen bewilligt est autorisée avec les modifications suivantes è autorizzato con le seguenti modifiche
	Änderungen Modifications Modifiche	Änderungen Modifications Modifiche
	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data	Ort, Datum Lieu, date Luogo, data
	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento	Fahrdienstleiter Chef-circulation Capomovimento
	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza	Sicherheitschef Chef de la sécurité Capo della sicurezza

3.3	3.3	<b>Auflistung Formulare der dritten Kategorie</b>	3.3	<b>Auflistung Formulare der dritten Kategorie</b>
-----	-----	---	-----	---

**Musterseite Streckentabelle**

Signale der Block- und Spurwechselstellen, Pfeiftablein usw.			Kilometr. der Bahn		Massgebende Gefälle Steigung		Funkkanal	R						
km	Name	Bez.	km	%	%		S	Bremsverhältnis in %						
			99,4				36		125	105				
				5	0									
			96,8											
				3	10									
			95,8											
				0	10									
			90,2											
				0	9									
			88,0											
				3	6									
			85,3				31							
				10	0									
			82,9											
				10	0									
			80,7				52							
				3	0									
			77,6											
				0	8									
			74,6											
				0	8									
			73,8				31							
				6	4									
			70,4											
				0	5									
			67,6											
				1	0									
				0	2									
			58,6											
				0	5									

**Musterseite Streckentabelle**

Signale der Block- und Spurwechselstellen, Pfeiftablein usw.			Kilometr. der Bahn		Massgebende Gefälle Steigung		Kommunikationskanal	R						
km	Name	Bez.	km	%	%		S	Bremsverhältnis in %						
			99,4				36		125	120				
				5	0									
			96,8											
				3	10									
			95,8											
				0	10									
			90,2											
				0	9									
			88,0											
				3	6									
			85,3				31							
				10	0									
			82,9											
				10	0									
			80,7				52							
				3	0									
			77,6											
				0	8									
			74,6											
				0	8									
			73,8				31							
				6	4									
			70,4											
				0	5									
			67,6											
				1	0									
				0	2									
			58,6											
				0	5									

R / Ziffer	bisher										neu																					
			53,3	12	2				Weiche km 56.0	80									Weiche km 56.0	80												
		47.2 Billig	81 R/S	9	0				<b>Dornbach</b> K 100	110	100								47.2 Billig	81 R/S	9	0										
		45.1 Block	85 R/S						<b>Musterdorf</b> K Ausf. 80	100	95								45.1 Block	85 R/S												
		43.3 Deckungssignal	29 D																43.3 Deckungssignal	29 D												
		40.2 Sandbank ▲	87 R/S	12	0				K 95-85										40.2 Sandbank ▲	87 R/S	12	0										
									↕ Montedato	80	XX																					
		34.9 Weiche	↔	14	3						XX								34.9 Weiche	↔	14	3										
									⌑ Fusio	25	XX																					
			32,0																													
<b>300.11</b>																																
1.2	<b>1.2 Sachverständige oder instruierte Person</b> Es werden folgende Begriffe verwendet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sachverständige Person</li> <li>- Person mit elektrotechnischer Grundausbildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Fahrleitungsanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt.</li> <li>- Instruierte Person</li> <li>- Person ohne elektrotechnische Grundausbildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Fahrleitungsanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt.</li> </ul>										Ziffer entfällt, neu in R 300.1 geregelt.																					
<b>300.12</b>																																
<b>300.13</b>																																
2.5.2	<b>2.5.2 Strecken- und Bahnhofkenntnisse</b> Der Lokführer ist berechtigt, diejenigen Strecken und Bahnhöfe zu befahren, für die er die nötigen Kenntnisse erlangt hat. Zum Erlangen der Kenntnisse ist ein viermaliges Befahren in jeder Richtung erforderlich, nach										<b>2.5.2 Strecken- und Bahnhofkenntnisse</b> Der LF ist berechtigt, diejenigen Strecken und Bahnhöfe zu befahren, für die der LF die nötigen Kenntnisse erlangt hat. Zum Erlangen der Kenntnisse ist ein viermaliges Befahren in jeder Richtung erforderlich, nach																					

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Möglichkeit einmal bei Dunkelheit. Wenn der Lokführer während drei aufeinanderfolgenden Jahren eine Strecke oder einen Bahnhof nicht mehr befahren hat, sind seine Kenntnisse als ungenügend zu betrachten und aufzufrischen. Der Lokführer ist mitverantwortlich für die Sicherstellung seines Kenntnisstandes. Zum Auffrischen der Kenntnisse ist mindestens ein einmaliges Befahren in jeder Richtung erforderlich.</p> <p>Das Erwerben der Strecken- und Bahnhofkenntnisse kann bei einfachen oder speziellen Verhältnissen in Absprache mit dem Personal mit weniger als viermaligem Befahren in jeder Richtung oder mit anderen Mitteln erfolgen. Diese Abweichungen sind beim BAV zu beantragen.</p> <p>Der Lokführer ist berechtigt, ihm unvertraute Strecken und Bahnhöfe ohne Strecken- und Bahnhofkenntnisse zu befahren, wenn er dabei von einem streckenkundigen Lokführer pilotiert wird.</p> <p>Bei Betriebsstörungen ist es dem Lokführer erlaubt, ihm unvertraute Strecken und Bahnhöfe auf eigene Verantwortung zu befahren. Er muss aber im Besitze der nötigen Streckentabellen sein und die den Strecken und Bahnhöfen zugehörigen Ausführungsbestimmungen kennen und anwenden können. Die Fahrweise ist der gegebenen Situation anzupassen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen geben die Strecken und Bahnhöfe bekannt, die bei ungenügenden Strecken- und Bahnhofkenntnissen nicht befahren werden dürfen.</p>	<p>Möglichkeit einmal bei Dunkelheit. Wenn der LF während drei aufeinanderfolgenden Jahren eine Strecke oder einen Bahnhof nicht mehr befahren hat, sind die Kenntnisse als ungenügend zu betrachten und aufzufrischen. Der LF ist mitverantwortlich für die Sicherstellung des Kenntnisstandes. Zum Auffrischen der Kenntnisse ist mindestens ein einmaliges Befahren in jeder Richtung erforderlich. <b>Als alternative Ausbildungsmethode können u. a. auch Videos eingesetzt werden, welche die Strecke oder den Bahnhof aus der Sicht des LF zeigen.</b></p> <p>Das Erwerben der Strecken- und Bahnhofkenntnisse kann bei einfachen oder speziellen Verhältnissen in Absprache mit dem Personal mit weniger als viermaligem Befahren in jeder Richtung oder mit anderen Mitteln erfolgen. Diese Abweichungen sind beim BAV zu beantragen.</p> <p>Der LF ist berechtigt, unvertraute Strecken und Bahnhöfe ohne Strecken- und Bahnhofkenntnisse zu befahren, wenn der LF dabei von einem streckenkundigen LF pilotiert wird.</p> <p>Bei Betriebsstörungen ist es dem LF erlaubt, unvertraute Strecken und Bahnhöfe auf eigene Verantwortung zu befahren. Der LF muss aber im Besitze der nötigen Streckentabellen sein und die den Strecken und Bahnhöfen zugehörigen Ausführungsbestimmungen kennen und anwenden können. Die Fahrweise ist der gegebenen Situation anzupassen. Die EVU geben die Strecken und Bahnhöfe bekannt, die bei ungenügenden Strecken- und Bahnhofkenntnissen nicht befahren werden dürfen.</p>
<b>300.14</b>		
1	<p><b>1 Allgemeines</b></p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen regeln die erforderlichen Ergänzungen zu dieser Vorschrift in den Betriebsvorschriften, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Bedienung im Einzelfall</li> <li>– die technische Beschreibung der Bremseinrichtungen</li> <li>– die Vorschriften über deren Unterhalt</li> <li>– die Besonderheiten der Bremseinrichtungen historischer Fahrzeuge, insbesondere der einlösigen Bremse.</li> </ul> <p>Im Sinne dieser Vorschrift sind Antriebsbremsen wie hydrodynamische Bremsen oder Wirbelstrombremsen den elektrischen Bremsen gleichgestellt.</p> <p>Der Einsatz von auf die Schienen wirkenden Wirbelstrombremsen ist nicht zulässig.</p>	<p><b>1 Allgemeines</b></p> <p>Die EVU regeln die erforderlichen Ergänzungen zu dieser Vorschrift in den Betriebsvorschriften, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Bedienung im Einzelfall</li> <li>– die technische Beschreibung der Bremseinrichtungen</li> <li>– die Vorschriften über deren Unterhalt</li> <li>– die Besonderheiten der Bremseinrichtungen historischer Fahrzeuge, insbesondere der einlösigen Bremse</li> <li>– <b>die Besonderheiten der Bremseinrichtungen von Zahnradfahrzeugen.</b></li> </ul> <p>Im Sinne dieser Vorschrift sind Antriebsbremsen wie hydrodynamische Bremsen oder Wirbelstrombremsen den elektrischen Bremsen gleichgestellt.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		Der Einsatz von auf die Schienen wirkenden Wirbelstrombremsen ist nicht zulässig.
2.7.3	<p><b>2.7.3 Halteort unmittelbar vor einem Hindernis oder unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal</b></p> <p>Bei der Fahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– –gegen ein <i>Halt</i> zeigendes Signal</li> <li>– –in ein Kopfgleis</li> <li>– –in ein besetztes oder beschränkt ausnutzbares Gleis</li> <li>– –gegen offene Barrieren</li> </ul> <p>ist die Geschwindigkeit des Zuges mit einer mässigen Bremsung rechtzeitig zu vermindern, so dass zum Anhalten oder im Notfall die Bremswirkung noch verstärkt werden kann.</p> <p>Die elektrische Bremse darf bei der Fahrt in ein Kopfgleis nur verwendet werden, wenn deren Wirkung bei Ausfall der Fahrleitungsspannung durch andere Bremsmittel automatisch kompensiert wird.</p> <p>Für Triebzüge gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften des Eisenbahnverkehrsunternehmens.</p>	<p><b>2.7.3 Halteort unmittelbar vor einem Hindernis oder unmittelbar vor einem Halt zeigenden Signal</b></p> <p><b>Bei der Fahrt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– gegen ein <del>Halt zeigendes Signal</del> <i>Halt zeigendes Signal</i> des Signal</li> <li>– in ein <del>Kopfgleis</del> <i>Kopfgleis</i> Kopfgleis</li> <li>– in ein <del>besetztes oder beschränkt ausnutzbares Gleis</del> <i>besetztes oder beschränkt ausnutzbares Gleis</i></li> <li>– gegen <del>offene Barrieren</del> <i>offene</i> Barrieren</li> </ul> <p>ist die <del>Geschwindigkeit des Zuges mit einer mässigen Bremsung rechtzeitig zu vermindern, so dass zum Anhalten oder im Notfall die Bremswirkung noch verstärkt werden kann.</del> <i>Geschwindigkeit des Zuges mit einer mässigen Bremsung rechtzeitig zu vermindern, so dass zum Anhalten oder im Notfall die Bremswirkung noch verstärkt werden kann.</i></p> <p>Die elektrische Bremse darf bei der Fahrt in ein Kopfgleis nur verwendet werden, wenn deren Wirkung bei <del>einem allfälligen Ausfall gleichförmig und automatisch durch andere Bremsmittel kompensiert wird.</del> <i>einem allfälligen Ausfall gleichförmig und automatisch durch andere Bremsmittel kompensiert wird.</i></p> <p>Für Triebzüge gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften des EVU.</p>
<b>300.15</b>		
1.7.2	<p><b>1.7.2 Rangierbewegung auf die Strecke</b></p> <p>Der Fahrdienstleiter darf einer Rangierbewegung, die über die Einfahrweiche fährt, nur zustimmen, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– das Streckengleis gesperrt bzw. gedeckt ist und allfällige weitere Rangierbewegungen verständigt worden sind oder</li> <li>– alle Fahrten generell mit Fahrt auf Sicht erfolgen und <ul style="list-style-type: none"> <li>– innerhalb der nächsten zehn Minuten keine Gegenfahrt erwartet wird oder</li> <li>– wenn innerhalb der nächsten zehn Minuten eine Gegenfahrt erwartet wird und sowohl für die Rangierbewegung selbst als auch für die Gegenfahrt Fahrt auf halbe Sichtdistanz protokollpflichtig angeordnet wurde.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>1.7.2 Rangierbewegung auf die Strecke</b></p> <p>Der FDL darf einer Rangierbewegung, die über die Einfahrweiche <del>oder wo vorhanden über die Bahnhofendetafel</del> <i>oder wo vorhanden über die Bahnhofendetafel</i> fährt, nur zustimmen, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– das Streckengleis gesperrt bzw. gedeckt ist und allfällige weitere Rangierbewegungen verständigt worden sind oder</li> <li>– alle Fahrten generell mit Fahrt auf Sicht erfolgen und <ul style="list-style-type: none"> <li>– innerhalb der nächsten zehn Minuten keine Gegenfahrt erwartet wird oder</li> <li>– wenn innerhalb der nächsten zehn Minuten eine Gegenfahrt erwartet wird und sowohl für die Rangierbewegung selbst als auch für die Gegenfahrt Fahrt auf halbe Sichtdistanz protokollpflichtig angeordnet wurde.</li> </ul> </li> </ul>
1.7.4	<p><b>1.7.4 Weiterfahrt in Teilen nach einer Zugstrennung, wenn die Einfahrsignale fehlen</b></p>	<p><b>1.7.4 Weiterfahrt in Teilen nach einer Zugstrennung, wenn die Einfahrsignale fehlen</b></p>



R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Kann vom Standort aus keine Verbindung aufgenommen werden, darf mit dem ersten Zugteil bis zum nächsten Telefon, jedoch höchstens bis zur nächsten Einfahrweiche gefahren werden.</p>	<p>Kann vom Standort aus keine Verbindung aufgenommen werden, darf mit dem ersten Zugteil bis zum nächsten Telefon, jedoch höchstens bis zur nächsten Einfahrweiche <b>oder wo vorhanden höchstens bis zur Bahnhofanfangtafel</b> gefahren werden.</p>
2.6	<p><b>2.6 Kennzeichnung von Teilzügen</b></p> <p>Auf Strecken ohne Block verkehrende Teilzüge eines Zugverbands müssen die ihnen nachfolgenden Teilzüge mit einer grün/weissen Scheibe bzw. bei Nacht mit einem grünen Licht generell vorne oder generell hinten signalisieren. Folglich hat der letzte Teilzug keine der vorgenannten Signalisierungen.</p>	<p><b>2.6 Kennzeichnung von Teilzügen</b></p> <p>Auf Strecken ohne Block verkehrende Teilzüge eines Zugverbands müssen die ihnen nachfolgenden Teilzüge mit einer grün/weissen Scheibe, <b>oder grünem Licht, bei Nacht mit einem grünen Licht</b> generell vorne oder generell hinten signalisieren. Folglich hat der letzte Teilzug keine der vorgenannten Signalisierungen.</p>