



**01. September 2017**

**V 1.1 de**

Referenz/Aktenzeichen: BAV-511.5-00007/00001/00034

# Richtlinie

## Fähigkeits- und periodische Prüfungen für Triebfahrzeugführende der Eisenbahnen nach VTE<sup>1</sup>

**Bundesamt für Verkehr BAV**

---

<sup>1</sup> SR 742.141.21

\* COO. 2125. 100. 2. 9708657 \*

## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern  
Abteilung Infrastruktur IN/zr

Referenz/Aktenzeichen: BAV-511.5-00007/00001/00025/00006/00025

Autor: IN/zr

Anwendungsgebiet: BAV Prozess 43

Verteiler: Veröffentlichung auf der BAV-Internetseite

Sprachfassungen: Deutsch (Original)  
Französisch,  
Italienisch

Diese Richtlinie tritt am 01. September 2017 in Kraft.

Bundesamt für Verkehr

Anna Barbara Remund, Vizedirektorin  
Abteilung Infrastruktur

## Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status
V 1.0	01.01.2010	jek	Erstausgabe	ersetzt
V 1.1	01.09.2017	wea	Änderungen	in Kraft

## Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1:	Allgemeines.....	4
Art. 1	Zweck der Richtlinie .....	4
Art. 2	Allgemeine Bestimmungen .....	5
Art. 3	Prüfungstypen .....	5
Kapitel 2:	Prüfungen.....	5
Art. 4	Prüfungsinhalte .....	5
Art. 5	Theoretische Prüfung.....	6
a.	schriftlich .....	6
b.	mündlich.....	6
Art. 6	Praktische Prüfung.....	6
Art. 7	Periodische Prüfung.....	6
Art. 8	Erweiterungsprüfungen .....	7
Art. 9	Nachprüfungen.....	7
Art. 10	Kategorienwechsel.....	7
Art. 11	Beurteilung der praktischen Prüfung .....	7
a.	Grundsatz .....	7
b.	Beurteilungsprozess .....	7
Art. 12	Bewertungen .....	8
a.	Bewertung der theoretischen Prüfung .....	8
b.	Bewertung der praktischen Prüfung .....	8
Art. 13	Protokolle .....	10
Art. 14	Aktenaufbewahrung .....	10
Art. 15	Ergebnis .....	10
Kapitel 3:	Beschwerden .....	10
Kapitel 4:	Inkrafttreten .....	11
Art. 16	Aufhebung bisheriger Richtlinien und Schriftstücke.....	11
Anhang 1	.....	12
1.1	Mindestkriterien.....	12
1.2	Kriterien nach Kategorien.....	13
Anhang 2	.....	15
2.1	Erweiterungen .....	15
Anhang 3	.....	17
3.1	Kontrollen bei Dienstantritt .....	17
3.2	Fahrzeugvorbereitung, -übernahme, -kontrolle und -remisierung.....	17
3.3	Kontrollen vor und während der Fahrt.....	17
3.4	Allgemeines / Verhalten .....	18
Anhang 4	.....	19
4.1	Kontrollen bei Dienstantritt .....	19
4.2	Fahrzeugvorbereitung / Übernahme / Kontrolle / Remisierung.....	19
4.3	Kontrollen vor und während der Fahrt.....	19

4.4	Allgemeines / Verhalten .....	20
Anhang 5	.....	21
5.1	Dienstantritt .....	21
5.2	Dienstausübung .....	21
5.3	Allgemeines / Verhalten .....	21
Anhang 6	.....	22
6.1	Kategorie I schwere Fehler .....	22
6.2	Kategorie II Mittelschwere Fehler.....	23
6.3	Kategorie III leichte Fehler .....	23
Anhang 7	.....	25
7.1	Kategorie I schwere Fehler .....	25
7.2	Kategorie II mittelschwere Fehler.....	25
7.3	Kategorie III leichte Fehler .....	27
Anhang 8	.....	28
8.1	Kategorie I schwere Fehler .....	28
8.2	Kategorie II mittelschwere Fehler.....	29
8.3	Kategorie III leichte Fehler .....	29
Anhang 9	.....	30
9.1	Prüfprotokoll .....	30

## **Kapitel 1: Allgemeines**

### **Art. 1 Zweck der Richtlinie**

Diese Richtlinie regelt den Ablauf und den Inhalt von Prüfungen für Triebfahrzeugführer und -führerinnen. Sie dient der Konkretisierung des Eisenbahngesetzes (EBG)<sup>2</sup>, der Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)<sup>3</sup> sowie der Verordnung über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE).

Sie regelt die Durchführung und Beurteilung von theoretischen und praktischen Prüfungen. Mit dieser Richtlinie erhalten die Prüfungsexperten und die Prüfungsexpertinnen die Grundlagen für eine einheitliche Prüfungsabnahme und Beurteilung. Sie beschränkt sich auf die wesentlichen Rahmenbedingungen.

Dieser Richtlinie kommt nicht der Rang von Gesetz oder Verordnung zu, sie ist aber verbindlicher als eine bloße Empfehlung. Abweichungen sind zulässig, sofern das vom Gesetz, der Verordnung und der Richtlinie verfolgte Ziel auf andere Weise erreicht wird.

---

<sup>2</sup> SR 742.101

<sup>3</sup> SR 742.141.2

## **Art. 2            Allgemeine Bestimmungen**

Die Unternehmen sind für die Ausbildung verantwortlich und stellen sicher dass:

- nur Kandidaten mit der überprüften Prüfungsreife zugelassen werden;
- die Prüfungsexperten und -expertinnen für die Überprüfung der Prüfungsreife verantwortlich sind;
- die geltenden Rahmenbedingungen durch die Prüfungsexperten und Prüfungsexpertinnen eingehalten werden.

## **Art. 3            Prüfungstypen**

- Fähigkeitsprüfung zur Erlangung eines Führerausweises und einer Bescheinigung zum Führen eines Triebfahrzeugs;
- Periodische Prüfung zur Erneuerung des Führerausweises oder der Bescheinigung zum Führen eines Triebfahrzeugs;
- Erweiterungsprüfung = Fähigkeitsprüfung zur Erlangung einer Erweiterung.

Die Prüfungsexperten oder -expertinnen vergewissern sich bei den Kandidaten und Kandidatinnen, ob sie in der Lage sind die Prüfung zu absolvieren und keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit vorliegt. Die Regeln sind den Kandidaten und Kandidatinnen durch die Prüfungsexperten oder die -expertinnen bekannt zu geben.

Jede Prüfung muss einem der Kategorie entsprechenden Schwierigkeitsgrad entsprechen.

Die Prüfungen können in den Sprachen deutsch, französisch oder italienisch abgelegt werden. Prüfungen können nach Absprache und Einverständnis aller Beteiligten in Dialekt durchgeführt werden.

Die Fachexperten oder -expertinnen des BAV können im Rahmen ihrer Sicherheitsaufsicht jederzeit eine Prüfung begleiten. An einer Prüfung dürfen grundsätzlich nie mehr als:

- Zwei Prüfungsexperten oder -expertinnen anwesend sein; (Ausnahme Prüfungsexperten in Ausbildung)

## **Kapitel 2:      Prüfungen**

### **Art. 4            Prüfungsinhalte**

Bei jeder Prüfung wird anhand von Stichproben kontrolliert, ob die Kandidaten oder die Kandidatinnen die gestellten Anforderungen erfüllen. Jede Prüfung muss - ob mündlich, schriftlich oder praktisch - die Eigenschaften einer hinreichenden Stichprobe aufweisen. Deshalb sind die Kenntnisse der zu prüfenden Person immer in einer Bandbreite zu prüfen, damit ein objektives Bild für den Prüfungsentscheid vorliegt.

Geprüft werden bei den theoretischen Prüfungen die Kenntnisse der schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV)<sup>4</sup> sowie die zum jeweiligen Netz oder Netzteil zugehörigen Betriebsvorschriften (BV)<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> SR 742.173.001

<sup>5</sup> Sicherheitsrelevante Betriebsvorschriften der zu befahrenden Infrastruktur  
Betrieblich relevante Betriebsvorschriften der zu befahrenden Infrastruktur  
Sicherheitsrelevante Betriebsvorschriften EVU  
Betrieblich relevante Betriebsvorschriften EVU

## **Art. 5           Theoretische Prüfung**

### **a.               schriftlich**

Die Prüfung ist so zu gestalten, dass die einzelnen Teilgebiete in angemessener Weise geprüft werden.

Jede Frage wird entsprechend des Schwierigkeitsgrads mit einer auf dem Fragebogen angegebenen Punktzahl bewertet.

Die Prüfungsdauer muss der Anzahl Fragen und dem Schwierigkeitsgrad angepasst sein.

Die Dauer der schriftlichen Prüfungen ist maximal ein Arbeitstag.

### **b.               mündlich**

Die mündliche Prüfung kann als Gruppenprüfung durchgeführt werden:

- bis max. 2 Kandidaten oder Kandidatinnen ist ein Prüfungsexperte oder -expertin erforderlich;
- bis max. 4 Kandidaten oder Kandidatinnen sind zwei Prüfungsexperten oder -expertinnen erforderlich.

Die Prüfungsexperten oder -expertinnen vergewissern sich an Hand eines Drehbuches, ob die Kandidaten und -kandidatinnen in der Lage sind, die erlernten Vorschriften zu verstehen und richtig anzuwenden. Über die Fragen und Antworten ist ein Protokoll zu führen.

Die Prüfungsdauer der mündlichen Prüfungen beträgt maximal vier Stunden.

## **Art. 6           Praktische Prüfung**

Der Schwierigkeitsgrad der praktischen Prüfungsfahrt bemisst sich an der zu prüfenden Kategorie und den in der Praxis nach der Prüfung eigenständig zu erbringenden Leistungen. Die situationsgerechte und sichere Anwendung bzw. Umsetzung der fahrdienstlichen Kenntnisse, insbesondere auch der notwendigen Betriebsvorschriften sowie der technischen Kenntnisse ist zu prüfen, immer beurteilt unter dem Aspekt der Betriebssicherheit. Wenn möglich sind mehrere Fahrzeugtypen, Zuggattungen sowie Strecken einzubeziehen.

Die praktische Prüfung dauert – je nach Anforderung an die jeweilige Kategorie - mindestens 2 Stunden bei der direkten Führung und mindestens 1 Stunde bei der indirekten Führung, jedoch höchstens 1 Arbeitstag. Eine Verlängerung bis maximal 2 Arbeitstage innerhalb 7 Tagen ist zulässig, wenn die vorgesehenen Leistungen nicht an einem Tag gefahren werden können.

Die minimal zu erfüllenden Kriterien für die praktische Prüfung sind im Anhang 1 dieser Richtlinie aufgeführt.

## **Art. 7           Periodische Prüfung**

Die zusätzlichen, spezifischen Vorgaben für die periodischen Prüfungen sind in den Artikeln 38 und 39 der VTE geregelt.

## **Art. 8 Erweiterungsprüfungen**

Die möglichen Erweiterungsprüfungen sind:

- Erweiterungen nach Anhang 2 dieser Richtlinie;
- Bahnnetze und Strassenbahnen nach Anhang 1 und 3 der VTE;
- Betriebsvorschriften der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Darin sind die minimal zu erfüllenden Kriterien nach Anhang 1 zu beachten.

Bei Wechsel des Bahnsystems zwischen Normalspur, Schmalspur, Zahnrad oder Strassenbahnen, muss eine entsprechende theoretische und praktische Fähigkeitsprüfung durchgeführt werden.

Erfolgt kein Wechsel des Bahnsystems, muss nur eine entsprechende theoretische Fähigkeitsprüfung durchgeführt werden.

Erweiterungsprüfungen wirken sich nicht auf die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung aus.

Die Ergebnisse von Erweiterungsprüfungen welche maximal zwölf Monate vor der periodischen Prüfung durchgeführt wurden, können für diese übernommen werden.

## **Art. 9 Nachprüfungen**

Für Nachprüfungen müssen die Vorgaben nach Art. 29 und 38 VTE eingehalten werden.

Nachprüfungen dürfen frühestens nach einer Frist von 14 Tagen durchgeführt werden.

Es sind die nicht bestanden Teile zu wiederholen.

## **Art. 10 Kategorienwechsel**

Bei einem Kategorienwechsel ist eine Fähigkeitsprüfung analog einer Erstzulassung durchzuführen.

## **Art. 11 Beurteilung der praktischen Prüfung**

### **a. Grundsatz**

Der Prüfungsexperte oder die -expertin entscheidet nach der Prüfungsfahrt, ob die Prüfung bestanden ist oder nicht; beim Entscheid ist auch der Gesamteindruck zu berücksichtigen.

### **b. Beurteilungsprozess**

Der Beurteilungsprozess beinhaltet:

- Beobachten des Verhaltens des Prüfungskandidaten während der Prüfung
- Festhalten der Beobachtungen
- Beurteilen der Leistungen
- Prüfungsentscheid

## **Art. 12            Bewertungen**

### **a.                    Bewertung der theoretischen Prüfung**

Die theoretische Prüfung gilt als bestanden, wenn sowohl in der schriftlichen wie auch in der mündlichen Prüfung 60% erreicht wurde.

Sicherheitsrelevante Fragen sind entsprechend zu gewichten.

Leistungsqualifizierung

92 – 100 %   sehr gut

76 – 91 %    gut

60 – 75%     genügend

00 – 59 %    ungenügend

### **b.                    Bewertung der praktischen Prüfung**

Dieser Fehlerkatalog dient als Leitfaden und Empfehlung für die Prüfungsexperten und –expertinnen, ist beispielhaft und als nicht abschliessend zu betrachten. Durch die möglichst einheitliche Bewertung der Prüfungsfehler, wird eine hohe Transparenz und Nachvollziehbarkeit erreicht. Der Fehlerkatalog erfüllt somit den Zweck einer Gleichbehandlung der Prüfungskandidaten und Kandidatinnen und gilt für die Anhänge 6 bis 8 dieser Richtlinie.

Die Relevanz eines Fehlers ist stets im Kontext seines Auftretens zu beurteilen.

Für eine möglichst einheitliche Beurteilung werden die Prüfungsfehler in drei Kategorien aufgeteilt.

Es ist zwingend, dass trotz Katalog immer der konkrete Einzelfall beurteilt werden muss. Dieser, nicht abschliessende Katalog, soll eine einheitliche Beurteilung in den Grundsätzen ermöglichen

#### **Kategorie I schwere Fehler**

In diese Kategorie gehören Fehler die bereits bei einmaligem Auftreten zu einem negativen Prüfungsentscheid führen können.

#### **Kategorie II Mittelschwere Fehler**

In diese Kategorie gehören Fehler die entweder bei wiederholtem Auftreten oder beim Auftreten von unterschiedlichen Fehlern zu einem negativen Prüfungsentscheid führen können.

#### **Kategorie III leichte Fehler**

In diese Kategorie gehören Fehler die nur bei einer Häufung zu einem negativen Prüfungsentscheid führen können. Sie sind jedoch in die Gesamtbeurteilung einzubeziehen.

#### **Umschreibung der Leistungsqualifizierung**

sehr gut:



- über der Norm liegende Leistung
- praktisch fehlerfreie Arbeit
- Toleranzen werden eng eingehalten
- Sollwerte werden eingehalten
- sehr gute, dauernde Übersicht

gut:

- normale Leistung mit geringen Abweichungen
- einzelne isolierte Fehler
- Toleranzen werden ausgenützt
- geringe Abweichungen von Sollwerten
- behält Übersicht

genügend:

- inkonstanter, schwacher Leistungsverlauf
- wiederholte Fehler
- volles Ausnützen der Toleranzen und Tangieren der Sicherheitsgrenze
- wiederholte Abweichung von Sollwerten
- reduzierte Übersicht

ungenügend:

- Klar unter der Norm liegender Leistungsverlauf
- viele, häufige oder schwerwiegende Fehler
- Überschreiten der Toleranzen und Sicherheitsgrenzen
- wiederholte klare Missachtung von Sollwerten
- fehlende, oder keine Übersicht

Die Prüfungsexperten oder -expertinnen bewerten dabei die fachlichen und praktischen Fähigkeiten zum Führen von Triebfahrzeugen.

Die praktischen Prüfungen werden anhand der Bewertungs- und Beurteilungskriterien nach Anhang 3, 4 und 5 bewertet.

Zur Bewertung befindet sich im Anhang 6, 7 und 8 dieser Richtlinie eine nicht abschliessende Auflistung von Beispielen möglicher Prüfungsfehler.

Dabei sind die möglichen Prüfungsfehler im Kontext zur Prüfungssituation den Kategorien schwerer Fehler, mittelschwerer Fehler oder leichter Fehler zuzuordnen.

Der Unterbruch oder Abbruch der Prüfung richtet sich nach Art. 27 VTE.

## **Art. 13            Protokolle**

Die Prüfungsexperten oder die -expertinnen führen in Ergänzung zum Prüfungsprotokoll nach Anhang 9 ein detailliertes Protokoll über den Prüfungsverlauf, welches bei Bedarf dem BAV vorzulegen ist. Es bildet eine wichtige Grundlage für die eindeutige, faire und gerechte Bewertung und sorgt für die nötige Transparenz.

Im Falle einer Beschwerde haben die Protokolle Beweischarakter(es sind die Originaldokumente vorzulegen). Während der Prüfung sind alle Bewertungs- und Beurteilungsfaktoren festzuhalten.

## **Art. 14            Aktenaufbewahrung**

Prüfungsexperten und Prüfungsexpertinnen, welche von ihrer Tätigkeit zurücktreten, müssen innerhalb der Rücktrittsfrist von 3 Monaten die Akten Triebfahrzeugführender dem Prüfungsexperten oder der Prüfungsexpertin übergeben, welche das zuständige Unternehmen bezeichnet hat.

Die Prüfungsprotokolle nach Anhang 9 und die detaillierten Protokolle sind bis zum Ablauf der Gültigkeit der Bescheinigung durch den Prüfungsexperten oder der Prüfungsexpertin aufzubewahren. Die Protokolle können in elektronischer Form aufbewahrt werden.

Bei nicht bestandenen Prüfungen sind die Originaldokumente bis zum Abschluss eines möglichen Beschwerdeverfahrens aufzubewahren.

## **Art. 15            Ergebnis**

Das Ergebnis der theoretischen Prüfung ist dem Kandidaten oder der Kandidatin innert drei Arbeitstagen durch die Prüfungsexperten oder die -expertinnen mitzuteilen.

Das Ergebnis der praktischen Prüfung ist dem Kandidaten oder der Kandidatin unmittelbar nach der Prüfung mitzuteilen.

Nach der theoretischen sowie der praktischen Prüfung muss eine individuelle Prüfungsbesprechung durchgeführt werden. Massgebende Gründe für das Nichtbestehen einer Prüfung sind auf dem Prüfungsprotokoll einzutragen. Dem Kandidaten oder der Kandidatin ist eine Kopie des Prüfungsprotokolls auszuhändigen.

Wird anlässlich einer nicht bestandenen Prüfung festgestellt, dass die Kenntnisse für eine tiefere Kategorie ausreichend sind, kann für diese tiefere Kategorie ein neues Prüfprotokoll ausgestellt werden.

## **Kapitel 3:        Beschwerden**

Die geprüfte Person kann im Falle des nicht Bestehens einer Prüfung, eine schriftliche Begründung bei den Prüfungsexperten -expertinnen verlangen.

Beim Nichtbestehen einer Prüfung kann der Kandidat oder die Kandidatin innert 10 Tagen nach Bekanntgabe des Ergebnisses beim BAV eine beschwerdefähige Verfügung verlangen.

Das Gesuch muss das Begehren des Beschwerdeführers sowie dessen Begründung beinhalten.

## **Kapitel 4: Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am 01. September 2017 in Kraft.

### **Art. 16 Aufhebung bisheriger Richtlinien und Schriftstücke**

Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie vom 01. Januar 2010.

## Anhang 1

### Kriterien für die praktische Prüfung

#### 1.1 Mindestkriterien

Abkürzung:

V = Geschwindigkeit

T = Anhängelast in Tonnen bei Normalspur / Schmalspur

S = Streckenlänge

**V:** Voraussetzung für die Aufhebung der Einschränkung bezüglich Geschwindigkeit ist in jedem Fall das Vorhandensein oder erfolgreiche Bestehen der psychologischen Eignungsuntersuchung der entsprechenden Kategorie. Das BAV kann auf Empfehlung der Fachstelle Psychologie Ausnahmen bewilligen.

**T:** Bei den Kategorien A40, A, B80 und B100 gelten auf Neigungsstrecken gemäss VTE Anhang 2 die folgenden Lasteneinschränkungen:

Normalspur  $\leq 600t$

Schmalspur  $\leq 200t$

(Bei der Schmalspur erfolgen die Vorgaben in Bezug auf Kriterien für das G-Modul in Verantwortung der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.)

**S:** Gesamte Länge der befahrenen Strecken. Hin- und Herfahren auf dem gleichen Streckenabschnitt darf nur einmal angerechnet werden.

Wenn das Bahnnetz nach VTE Anhang 1 und Anhang 3 kleiner als das geforderte Mindestkriterium für die Streckenlänge ist, wird das Bahnnetz eingetragen.

Falls das Bahnnetz grösser als das geforderte Mindestkriterium für die Streckenlänge ist, wird bei nicht Erreichen des Mindestkriteriums für die Streckenlänge der gefahrene Netzteil eingetragen.

Wenn die Mindestkriterien für die Streckenlänge nicht erfüllt wurden, ist bei einer Erweiterung auf neue Bahnnetze oder Netzteile eine praktische Prüfung zu absolvieren.

## Anhang 1

### 1.2 Kriterien nach Kategorien

Kat A 40	V	Vmax 40 km/h
	T	-
	S	Bahnnetz oder Netzteil
Kat Ai 40	V	Vmax 40 km/h
	T	-
	S	Bahnnetz oder Netzteil
Kat A	V	Vmax 60 km/h
	T	Starke Gefälle Normalspur max 600 T, Schmalspur max 200 T
	S	Bahnnetz oder Netzteil
Kat Ai	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Bahnnetz oder Netzteil
Kat B60	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Bahnnetz oder Netzteil von Bahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen
Kat Bi	V	Vmax 60 km/h
	T	-
	S	Bahnnetz oder Netzteil
Kat B80	V	Vmax 80 km/h
	T	Max 1200 T, starke Gefälle Normalspur max 600 T / Schmalspur max 200 T
	S	Standard $\geq 50$ km Wenn Bahnnetz oder Netzteil $< 50$ km: Siehe allgemeine Bemerkungen zu "S"
Kat B100	V	Standard: $\geq 80 - 100$ km/h
		Prüfungszug muss Mindestkriterien erfüllen
	S	Starke Gefälle Normalspur max 600 T / Schmalspur max 200 T Standard $\geq 50$ km Wenn Bahnnetz oder Netzteil $< 50$ km: Siehe allgemeine Bemerkungen zu "S"
Kat B	V	P Modul Normalspur Standard Vmin $\geq 100$ km/h, Schmalspur Vmin $\geq 80$ km/h

		G Modul Normalspur Standard $V_{min} \geq 80$ km/h
		Prüfungszug muss Mindestkriterien erfüllen
	T	G Modul Normalspur Standard: $\geq 600$ T
		Prüfungszug muss Mindestkriterien erfüllen
	S	Standard $\geq 100$ km
		Wenn Bahnnetz oder Netzteil $< 100$ km: Siehe allgemeine Bemerkungen zu "S"

## Anhang 2

### Erweiterungen nach Art. 7 und 26 VTE

#### 2.1 Erweiterungen

Bezeichnung	Definition
AV Grenz	Ausländische Vorschriften. Erweiterung für Strecken mit ausländischen Vorschriften in Grenznähe.
ETCS	Der Eintrag im Prüfprotokoll mit dem Vermerk ETCS berechtigt innerhalb der Schweiz Rangier- und Zugfahrten von ETCS Strecken Level 2 im Rahmen der entsprechenden Kategorie auszuführen.
ETCS ohne SH	Erweiterung für Triebfahrzeugführende der Normalspur zum Befahren von Strecken mit ETCS Level 2 ohne Rangierfahrten
G	Erweiterung für Triebfahrzeugführende welche Güterzüge führen
P	Erweiterung für Triebfahrzeugführende welche Personenzüge führen
ZV	Erweiterung für Triebfahrzeugführende für Zugvorbereitung
PE	Erweiterung Prüfungsexperte oder -expertin. Eintrag nur durch BAV möglich. Verfahren nach Richtlinie Prüfungsexperte oder -expertin

Zeichenerklärung:

✍ Prüfung schriftlich

☺ Prüfung mündlich

⚙ Praktische Prüfung

🚗 Fahrsimulator als Alternative zur praktischen Prüfung nur mit Bewilligung BAV möglich.  
(Ersetzt nicht Streckenkenntnis nach FDV)

Kategorie	Bezeichnung	Art	Prüfung
A 40	ZV	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	PE	Modul	BAV
Ai 40	ZV	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	PE	Modul	BAV
A	ZV	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	PE	Modul	BAV
Ai	ZV	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	PE	Modul	BAV
B60	ZV	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	PE	Modul	BAV
Bi	ZV	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	PE	Modul	BAV
B80 B100 B	ZV	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	G	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	ETCS	Erweiterung	✍️ 😊 ⚙️ 🖨️
	AV Grenz	Erweiterung	✍️ 😊
	P	Standard	✍️ 😊 ⚙️
	PE	Modul	BAV



## **Anhang 3**

### **Bewertungskriterien für die praktische Prüfung für das direkte Führen von Rangier- und Zugfahrten**

#### **3.1 Kontrollen bei Dienstantritt**

- Pünktlichkeit
- Alle Informationen für die Dienstausbung sind bekannt und aktuell.
- Unterlagen sind aktuell und vollständig gemäss Vorgaben der EVU.
- Ausrüstung vollständig gemäss Vorgaben der EVU.

#### **3.2 Fahrzeugvorbereitung, -übernahme, -kontrolle und -remisierung**

- Fahrzeugkontrolle und -inbetriebnahme gemäss Vorgaben EVU
- Bremsprobe
- Dateneingaben
- Kontrolle der Zugbeeinflussung
- Benötigte Unterlagen im Führerstand gut sichtbar vorhanden.
- Fahrzeugkontrolle und Ausserbetriebsetzung gemäss Vorgaben EVU

#### **3.3 Kontrollen vor und während der Fahrt**

- Abfahrprozess
- Beobachtung Zugbeeinflussung nach System
- Fahrweg- und Fahrstrassenkontrolle / Beobachtung
- Verhalten bei Störungen
- Triebfahrzeugbedienung
- Bremsprobe auf Wirkung
- Konzentration, Aufmerksamkeit, Reaktion allgemein Fahrdynamik und Wahrnehmung
- Einhaltung der Fahrordnung
- Sichere vorausschauende Zugführung, den Verhältnissen angepasste Fahrweise
- Einhalten Vmax und Respektieren der V-Schwellen
- Strecken, - Bahnhof- und Anlagenkenntnisse
- Zugkontrollen
- Ausführen fahrdienstlicher Anordnungen
- Melden der Signale und korrekte Ausführung

- Bremsbereitschaft / Bremsbedienung
- Bedienung Kommunikationsmittel / Einhaltung Kommunikationsprozesse
- Halteorte
- Prioritätensetzung und Belastbarkeit

### **3.4 Allgemeines / Verhalten**

- Selbständigkeit / Durchsetzungsvermögen / Zuverlässigkeit
- Verhalten gegenüber Vorgesetzten, Mitarbeitenden und Kunden
- Dienstübergabe
- Arbeitssicherheit
- Feststellen und melden von Schäden an Fahrzeugen und Anlagen

## **Anhang 4**

### **Bewertungskriterien für die praktische Prüfung von Strassenbahnführern und -führerinnen**

#### **4.1 Kontrollen bei Dienstantritt**

- Pünktlichkeit / Meldung Dienstantritt
- Alle Informationen für die Dienstausbübung sind bekannt und aktuell.
- Unterlagen sind aktuell und vollständig gemäss Vorgaben der EVU.
- Ausrüstung vollständig gemäss Vorgaben EVU

#### **4.2 Fahrzeugvorbereitung / Übernahme / Kontrolle / Remisierung**

- Fahrzeugkontrolle und -inbetriebnahme gemäss Vorgaben EVU
- Bremsprobe
- Dateneingaben
- Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen
- Benötigte Unterlagen im Führerstand gut sichtbar vorhanden
- Fahrzeugsicherung gemäss Vorgaben EVU

#### **4.3 Kontrollen vor und während der Fahrt**

- Abfahrprozess Signalbeobachtung
- Weichensteuerung
- Verzicht auf Fahrrecht bei Gefahr
- Verhalten gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern
- Fahrzeugbedienung
- Fahrwegbeobachtung Bremsprobe auf Wirkung
- Konzentration, Aufmerksamkeit, Reaktion allgemein, vorausschauende Fahrweise
- Fahrdynamik / Ökonomische Fahrweise
- Einhalten des Fahrplanes
- Den Verhältnissen angepasste Fahrweise
- Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften
- Linien- und Umleitungskennnisse
- Ausführen fahrdienstlicher Anordnungen
- Melden und Ausführung der Signalbilder
- Bremsbedienung Glockensignale akustische Signale

- Einsatz der Fahrrichtungsanzeigen
- Halteort und Bremsvorgang
- Beachten der Anzeigeeinstrumente und Meldelampen
- Bedienung Kommunikationsmittel / Einhaltung Kommunikationsprozesse
- Verhalten bei Fahrplanabweichungen

#### **4.4 Allgemeines / Verhalten**

- Selbständigkeit / Durchsetzungsvermögen / Zuverlässigkeit
- Verhalten gegenüber Vorgesetzten, Mitarbeitenden und Kunden
- Dienstübergabe
- Arbeitssicherheit
- Prioritätensetzung und Belastbarkeit
- Feststellen und melden von Schäden an Fahrzeugen und Anlagen

## **Anhang 5**

### **Bewertungskriterien für die praktische Prüfung für das indirekte Führen von Rangier- und Zugfahrten**

#### **5.1 Dienstantritt**

- Pünktlichkeit
- Alle Informationen für die Dienstausbübung sind bekannt und aktuell
- Ausrüstung vollständig gemäss Vorgaben der EVU
- Funktionskontrolle der Kommunikationsmittel

#### **5.2 Dienstausbübung**

- Funkkontrollen
- Bedienung Kommunikationsmittel / Einhalten der Kommunikationsprozesse
- Effizientes und sicheres Rangieren der Fahrzeuge für die Zugbildung

#### **5.3 Allgemeines / Verhalten**

- Selbständigkeit / Durchsetzungsvermögen / Zuverlässigkeit
- Verhalten gegenüber Vorgesetzten, Mitarbeitenden und Kunden
- Dienstübergabe
- Arbeitssicherheit
- Feststellen und melden von Schäden an Fahrzeugen und Anlagen.
- Einhaltung der Dienstordnung
- Regelkonformität / Risikosensibilität

## Anhang 6

### Auflistung von möglichen Prüfungsfehlern für das direkte Führen von Rangier- und Zugfahrten

Artikel 12 b dieser Richtlinie ist zu berücksichtigen und anzuwenden.

#### 6.1 Kategorie I schwere Fehler

##### 6.1.1 Fahrdisziplin

- Protokollpflichtige Nachrichten während der Fahrt schriftlich festgehalten
- Fehlende sicherheitsrelevante Unterlagen
- Bremsprobe nicht durchgeführt
- Nichtbeachten von haltzeigenden Hauptsignalen, inkl. Rangiersignalen
- Nichtbeachten von Halt zeigenden Signalen oder fahren bei fehlender Fahrerlaubnis / Zustimmung
- Falsche Auslegung der Signalinformation im Sinne einer Gefährdung
- Aufschneiden von Weichen im Sinne einer Gefährdung
- Keine Bremsprobe auf Wirkung
- Fahren ohne Verbindungsüberwachung
- Geschwindigkeitsüberschreitungen im Normal und Schmalspurbereich
- von > 5 km/h bis und mit  $V_{soll}$  40 km/h
- von > 10 km/h bei  $V_{soll}$  von mehr als 40 km/h
- Im Strassenbahn und Zahnradbereich gelten entsprechend tiefere Werte
- Sicherheitsrelevantes Fehlverhalten bei einer Betriebsstörung
- Fahren mit gehobenem Stromabnehmer in geerdeten Sektor

##### 6.1.2 Zugführung

- Fehlerhafte Bremsbedienung
- Fehlerhafte Bremsbedienung im Sinne einer Gefährdung

##### 6.1.3 Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme

- Handlungen, die Menschen, Anlagen oder Fahrzeuge gefährden
- Ungenügende Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme die zu gefährlichen

Situationen führen können

- Fahrzeuge gegen Entlaufen nicht gesichert

## **6.2 Kategorie II Mittelschwere Fehler**

### **6.2.1 Fahrdisziplin**

- fehlende oder nicht nachgeführte Unterlagen
- Befreien aus der Zugbeeinflussung bei Halt zeigendem Signal
- Aufschneiden von Weichen
- Irrtümlich Durchfahrt statt Halt
- Nicht ausschalten der Zugsammelschiene
- Nicht korrekt durchgeführte Bremsprobe auf Wirkung
- Falsche Auslegung der Signalinformation ohne Gefährdung
- Zugkontrolle
- Geschwindigkeitsüberschreitung im Normal und Schmalspurbereich
- von > 5 km/h bei Vsoll von mehr als 40 km/h
- Im Strassenbahn und Zahnradbereich gelten entsprechend tiefere Werte
- Nichtbeachten einer Pfeiftafel
- Wiederholtes Nichtmelden der Signale
- Fehlerhafte Türbedienung gemäss Vorgaben EVU

### **6.2.2 Zugführung**

- Mehrmals nicht optimale, den Streckenverhältnissen angepasste Zugführung
- Mehrmals nicht optimale den Streckenverhältnissen angepasste dynamische Zugführung
- Mangelhafte Bahnhofs- und Streckenkenntnisse
- Abweichung vom Halteort im Sinne einer Gefährdung

### **6.2.3 Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme**

- Vorgeschriebene Fahrzeugkontrolle nicht durchgeführt

## **6.3 Kategorie III leichte Fehler**

### **6.3.1 Fahrdisziplin**

- Halt statt Durchfahrt
- Manövertaste nicht gedrückt bzw. nicht zurückgenommen

- Abfahrt bei offenem Signal ohne Befreiung aus der Zugbeeinflussung
- Vereinzelt Nichtmelden von Signalen
- Abfahrt ohne Eingabedaten für die Zugbeeinflussung
- Geschwindigkeitsüberschreitungen im Normal und Schmalspurbereich bis 5 km/h
- Im Strassenbahn und Zahnradbereich gelten entsprechend tiefere Werte
- Mangelhaftes Kommunikationsverhalten
- Zugsammelschiene nicht eingeschaltet

### **6.3.2 Zugführung**

- Abweichungen vom Halteort
- Nicht einhalten der fahrplanmässigen Verkehrszeiten

### **6.3.3 Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme**

Vorgeschriebene Fahrzeugkontrolle mangelhaft durchgeführt



## Anhang 7

### Auflistung von möglichen Prüfungsfehlern für Strassenbahnführer und -führerinnen

Artikel 12 b dieser Richtlinie ist zu berücksichtigen und anzuwenden.

#### 7.1 Kategorie I schwere Fehler

##### 7.1.1 Fahrdisziplin

- Lichtsignale und Zeichen von verkehrsregelnden Personen nicht beachtet
- Nichtbeachten von haltzeigenden Signalen, inkl. Rangiersignalen
- Vorbeifahrt an einem halt zeigenden Signal
- Falsche Signalinterpretation
- Fahrvorrecht mit Gefährdung verletzt
- Strassenverkehrsregeln mit Gefährdung verletzt
- Begegnungsverbot im Gefahrenbereich von Weichen missachtet
- Aufschneiden einer verriegelten Weiche
- Nicht beachten der Weichensignale
- Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer
- Überschreitungen der zugelassenen Vmax von > 5 km/h gemäss Vorgaben EVU

##### 7.1.2 Tramführung

- Sicherheitsgefährdende Fahrzeugbedienung

##### 7.1.3 Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme

- Ungenügende Fahrzeugkenntnisse, die zu unsicheren und gefährlichen Situationen führen können, insbesondere auch bei Fahrzeugstörungen
- Fahrzeuge nicht gesichert stehen lassen
- Keine Funktionskontrolle der Bremsen bei Fahrzeugübernahme

#### 7.2 Kategorie II mittelschwere Fehler

##### 7.2.1 Fahrdisziplin

- Unvollständige Funktionskontrolle der Bremsen bei Fahrzeugübernahme

- Mangelnde Fahrwegbeobachtung
- Irrtümliche Durchfahrt bei Haltestellen
- Falschfahrt
- Überschreitungen der zugelassenen Vmax von bis 5 km/h gemäss Vorgaben EVU
- Geschwindigkeit nicht den Verhältnissen angepasst
- Ungenügende Aufmerksamkeit im Bereich von Haltestellen oder Baustellen
- Mangelnde Selbständigkeit
- Nicht Beachten von Hinweissignalen

### **7.2.2 Tramführung**

- Fehlende vorausschauende Fahrweise
- Mangelhafte Linienkenntnisse
- Zu frühes entriegeln / verriegeln der Türen
- Abweichung vom Halteort gemäss Vorgaben EVU
- Ungenügende Verwendung der Warnglocke
- Leichtes Zurückrollen bei Berganfahrt
- Nichteinhalten der Fahrzeugabstände

### **7.2.3 Fahrzeugkontrolle**

- Fahrzeugkontrolle nicht ausgeführt

## **7.3 Kategorie III leichte Fehler**

### **7.3.1 Fahrdisziplin**

- Fehlende oder nicht nachgeführte Unterlagen nach Vorgaben EVU
- Mangelhafte Funkdisziplin
- Persönliche Ausrüstung nach Vorgaben EVU nicht vollständig
- Ansagen bei Umleitungen und Störungen unvollständig / mangelhaft

### **7.3.2 Tramführung**

- Nicht den aktuellen Verhältnissen angepasste Tramführung
- Nicht ausschalten des Fahrstromes bei Unterbrüchen
- Ungenügendes beachten des Fahrplanes
- Fehlbedienung des Fahrrichtungsanzeigers
- Mangelnde Übersicht
- Fehlbedienung der Weichen

### **7.3.3 Fahrzeugkenntnisse und Bedienung der Systeme**

- Nicht korrekte Fahrzeugkontrolle durchgeführt

## **Anhang 8**

### **Auflistung von möglichen Prüfungsfehlern für das indirekte Führen von Rangier- und Zugfahrten**

Artikel 12 b dieser Richtlinie ist zu berücksichtigen und anzuwenden.

#### **8.1 Kategorie I schwere Fehler**

##### **8.1.1 Fahrdisziplin**

- Keine oder falsche Art der Bremsprobe durchgeführt im Sinne einer Gefährdung
- Nicht Entfernen von Hemmschuhen / nicht lösen von Feststellbremsen
- Nichtbeachten von Signalen
- Fahrbefehl bei Halt zeigendem Signal
- Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal
- Falsche Ausführung des Signalbegriffs mit Gefährdung
- Fahren ohne gültige Fahrerlaubnis
- Aufschneiden von Weichen im Sinne einer Gefährdung
- Falsche oder keine Entfernungsangabe
- Verursachen von Gefährdungen an Zugs- und Rangierfahrten
- Auf wahrnehmbare überhöhte Geschwindigkeit des Lokführer nicht reagiert
- Irrtümliche Durchfahrt statt Halt mit Gefährdung

##### **8.1.2 Handlungen, die Personen, Anlagen oder Fahrzeuge gefährden**

- Ungenügende Fahrzeugkenntnisse, die zu gefährlichen Situationen führen können
- Nichteinhalten Vorschriften Zugsammelschiene
- Ein- und Ausfahrt in und aus Depots, Remisen, Unterhaltsanlagen und Umschlagshallen ohne Sicherheitshalt
- Fahrzeuge ungesichert / nicht genügend gesichert stehen lassen
- Fahrbefehle erteilen ohne dass die Bedingung zur Rangierfahrt erfüllt ist

## **8.2 Kategorie II mittelschwere Fehler**

### **8.2.1 Fahrdisziplin**

- Fehlende oder nicht aktualisierte Unterlagen
- Fehlende Verständigung des Lokführers über sicherheitsrelevante Angaben
- Fehlerhafte Funktionskontrolle Mobilkommunikationssysteme / fehlerhafte Kommunikation
- Wiederholtes Nichtmelden der Signale
- Keine Überprüfung der Feststellbremse
- Falsche Standortwahl bei geschobener Fahrt
- Falsche Ausführung des Signalbegriffs auf die sichere Seite

### **8.2.2 Handlungen, die Personen, Anlagen oder Fahrzeuge gefährden**

- Mangelhafte Beachtung der Vorschriften betreffend Hemmschuhe
- Persönliche Sicherheitsausrüstung gemäss Vorgaben EVU nicht vollständig
- Arbeitssicherheitsvorschriften gemäss Vorgaben EVU nicht eingehalten

## **8.3 Kategorie III leichte Fehler**

### **8.3.1 Fahrdisziplin**

- Einzelnes Nichtmelden von Signalen
- Nichteinschalten der Verbindungsüberwachung
- Falsche Fahrwege verlangen
- Mangelhafte Rangiermethodik

### **8.3.2 Handlungen, die Personen, Anlagen oder Fahrzeuge gefährden**

- Mangelhafter Kupplungsprozess nach Vorgaben EVU
- Mangelhafte Orientierung über den Rangierablauf (Verständigung allgemein, Dienstübergabe)
- Nicht vorhandenes Merkblatt Gefahrgut

## **Anhang 9**

### **9.1 Prüfprotokoll**

- Ist in der Datenbank Phoenix abgebildet