

FDV A2024: Ergebnis der Einbindung interessierter Kreise und Bereinigung FDV 2024

→ Die Ergebnisse der Einbindung interessierter Kreise **Regelwerke 2024** finden sich im Register "Auswertung (EiK EBV_AB EBV def)

Legende

Spalte "Nr.":

0001 Laufnummer der einzelnen Bemerkung

blaue Hinterlegung des Feldes: Es bestehen gleiche, mit "N" gekennzeichnete Eingaben mit Verweis auf diese Laufnummer

Spalten / "Beurteilung":

1 m = materiell; Vorschlag betrifft materielle Inhalte


r = redaktionell; Vorschlag betrifft redaktionelle Inhalte

2 N = unter anderer Laufnummer behandelt (mehrere gleiche Eingaben), Verweis auf Laufnummer in Spalte "Entscheid"

R = Refusé / abgelehnt; Eingabe wird nicht übernommen (mind. für laufende Runde)

A = Accepté / akzeptiert; Eingabe wird übernommen, WEB wird angepasst

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0001	FDV 2020	300,9	10,5	Statt «reparieren» «in Stand stellen» verwenden	2 x (heutige Begriffsverwendung); evtl. ganze FDV?	m	R	Diese Thematik war nicht Teil der Einbindung interessierter Kreise zu den FDV 2024. Zu deren Behandlung ist eine vertiefte Analyse erforderlich, zumal heute teilweise die Begriffe Reparatur- und Unterhaltsarbeiten separat verwendet werden. Dies kann nicht im Rahmen des Weiterentwicklungszyklus 2024 erfolgen und wird deshalb als Pendenz für eine nächste Änderungsrunde FDV aufgenommen.
0002	4 Nr. 2.3	300,1	3.2	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.	m	R	Die Änderung dreht sich um die Abgrenzung Bahnhof/Strecke (Rangiergrenze), was an sich nicht direkt mit der Streckentrennung zusammenhängt (rangieren ist mit gesenktem Stromabnehmer / thermisch bis zur Rangiergrenze möglich, mit gehobenem Stromabnehmer nur bis zur Streckentrennung). Die Thematik der elektrischen Signalisierungen (R 300.2 Ziffer 7) soll in einer nächsten FDV Änderungsrunde generell analysiert werden.
0003	4 Nr. 2.3	300,2	2.6.3	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.		N	Verweis auf Laufnummer 0002
0004	4 Nr. 2.3	300,4	1.5	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.		N	Verweis auf Laufnummer 0002
0005	4 Nr. 2.3	300,4	4.3.2	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.		N	Verweis auf Laufnummer 0002
0006	4 Nr. 2.3	300,15	1.7.2	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.		N	Verweis auf Laufnummer 0002
0007	4 Nr. 2.3	300,15	1.7.4	Bis dato gab es keine Koordinationsvorschrift mit dem Signal 714.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass das auch weiterhin so bleibt und somit nicht erforderlich ist.		N	Verweis auf Laufnummer 0002
0008	4 Nr. 2.9	300,2	9.2.2	Signale für fakultative Schutzstrecke	kein Kommentar	m	A	Der weisse dreieckige Aufsatz ist ausschliesslich für Lichtsignale vorgesehen. Dies wird in den FDV präzisiert werden.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)													
0009	4 Nr. 2.22	300,14	2.7.3	Kompensation der elektrischen Bremse	kein Kommentar	m	R	Auf Grund der nicht klaren Eingabe, hat das BAV mit dem Antragsteller gesprochen. Dieser hat keinen Änderungsvorschlag und ist mit dem Vorschlag aus der EiK einverstanden.													
0010	2a Beilage 5			Gemäss dem in der «Beilage 5 – Teil-Geltungsbereich Tram» definierten Vorgehen melden wir hier die Bemerkungen zum «Generisches Betriebskonzept Tram» Thema «Haltestelle» bzw. «Mitbenützung eines Trottoirs als Perron und umgekehrt»	Bei der «Mitbenützung eines Trottoirs als Perron und umgekehrt» wird die Risikobeurteilung für die Benützer des Trottoirs/Perrons auf Basis der folgenden Matrix geführt: <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="2">Fahrzeuge</th> </tr> <tr> <th>Eisenbahn</th> <th>Strassenbahn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="2">Betrieb</th> <th>Eisenbahn</th> <td>Keine Mitbenützung</td> <td>Keine Mitbenützung</td> </tr> <tr> <th>Strassenbahn</th> <td>Mitbenützung mit Begleitmassnahmen möglich</td> <td>Mitbenützung erlaubt</td> </tr> </tbody> </table> <p>Wir bitten die Redaktoren der Weiterentwicklung FDV zu diesem Thema, mit der Sektion 'fp', Fachbereich Publikumsanlagen in Kontakt zu treten, um – neben der allfälligen Anpassungen der Begrifflichkeit in dieser Matrix – die Kompatibilität der Belange «FDV-Tram» und «Publikumsanlagen» zu sichern.</p>			Fahrzeuge		Eisenbahn	Strassenbahn	Betrieb	Eisenbahn	Keine Mitbenützung	Keine Mitbenützung	Strassenbahn	Mitbenützung mit Begleitmassnahmen möglich	Mitbenützung erlaubt	r	R	Bei der Eingabe handelt es sich um Einfluss des Teilprojektes Tram auf nachgelagerte (amtsinterne) Dokumente. Dabei ist kein Antrag für Änderung im generischen Betriebskonzept ersichtlich. Die verschiedenen Betrachtungsperspektiven, z.B. auf Betriebsart, Trennung Schiene-Strasse sind in der weiteren Bearbeitung des Teil-Geltungsbereichs zu berücksichtigen (Branche und BAV).
		Fahrzeuge																			
		Eisenbahn	Strassenbahn																		
Betrieb	Eisenbahn	Keine Mitbenützung	Keine Mitbenützung																		
	Strassenbahn	Mitbenützung mit Begleitmassnahmen möglich	Mitbenützung erlaubt																		
0011	2a Beilage 5			Gemäss dem in der «Beilage 5 – Teil-Geltungsbereich Tram» definierten Vorgehen melden wir hier die Bemerkungen zum «Generisches Betriebskonzept Tram» Thema «Fahrten auf Liniengleisen»	Anscheinend wurde folgender Fall eines «Liniengleises» nicht berücksichtigt (Richtungsbetrieb ist zwar gegeben, aber beide Liniengleise treten im physischen Konflikt):  <p>Beispiel = BLT, Abschnitt Aesch BL, Herrenweg – Aesch BL, Dorf (© Fotos N. Keusen)</p>	m	R	Dieser konkrete Abschnitt ist mit Sicherungsanlagen und Hauptsignalen gesichert und somit nicht im Teil-Geltungsbereich Tram. Solche "Verschlingungen" sind grundsätzlich im Rahmen des generischen Betriebskonzeptes auch im Teil-Geltungsbereich Tram möglich, die Fahrvorrechte sind mit LSA oder regelbasiert durch die ISB festzulegen (ist funktional letztlich eine längere Profileinschränkung / Begegnungsverbotzone).													
0012	1	300.1	2.5.1	p. 32 : – Remplacer «convoi» par «course» ou « circulation ». – Supprimer « trains ou mouvements de manœuvre » aux points 3 et 4.	Ajustement par analogie à l'allemand et italien.	r	A	sera corrigé (d/f/i ou f)													
0013	1	300.1	2.5.2	p. 41 : – Remplacer «convoi» par «course» ou « circulation ».	Ajustement par analogie à l'allemand et italien.		N	renvoi au numéro courant 0012													
0014	FDV 2020	300.3	5.2	La première phrase est mal formulée : « Le mécanicien de locomotive prélève les données de la marche et du tableau des parcours nécessaires à la conduite des trains ou mouvements de manœuvre. » La première phrase est à corriger comme suit : « Le mécanicien de locomotive prélève du tableau des parcours les données de la marche nécessaires à la conduite des trains ou mouvements de manœuvre. »	Corriger la mauvaise formulation de la première phrase.	r	R	Les indications de la marche des trains et du tableau des parcours ne sont pas réunies chez toutes les ECF, comme c'est le cas par exemple chez LEA. C'est pourquoi cela doit rester formulé séparément.													

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0015	FDV 2020	300.6	5.6	La première phrase contient une erreur : « Les entrées en direction d'installations de passage à niveau ouvertes se trouvant avant le signal de sortie ne sont autorisées qui si la voie peut être parcourue sans restriction jusqu'au point d'arrêt usuel prévu. » La première phrase est à corriger comme suit : « Les entrées en direction d'installations de passage à niveau ouvertes se trouvant avant le signal de sortie ne sont autorisées que si la voie peut être parcourue sans restriction jusqu'au point d'arrêt usuel prévu. »	Corriger « qui » par « que ».	r	A	
0016	FDV 2020	300.7	3.3.5	Pas de modification de texte.	La surveillance lors de la commutation adhérence/crémaillère n'a rien à voir avec le contrôle de la marche des trains. C'est une erreur de classer cette fonctionnalité dans ce chapitre. Supprimer ce chiffre.	m	R	Cette thématique ne faisait pas partie de la consultation des milieux intéressés pour les PCT 2024. Une analyse approfondie est nécessaire pour la traiter. Cela ne peut pas se faire dans le cadre du cycle de développement 2024 et sera donc repris comme point en suspens pour un prochain cycle de modifications des PCT.
0017	FDV 2020	300.13 Ann.1	3.5.1	La phrase contient une erreur : « Il est interdit de manipuler les outils d'entretien du feu pendant la marche si, ce faisant, ils dépassent le profil d'espace libre du véhicule. » La phrase est à corriger comme suit : « Il est interdit de manipuler les outils d'entretien du feu pendant la marche si, ce faisant, ils dépassent le gabarit du véhicule. »	Corriger « profil d'espace libre » par « gabarit ». Voir DE-OCF DE 18, figure 1 (feuille 11N).	r	A	Le terme "profil d'espace libre" n'est pas juste dans ce contexte. L'OFT corrigera les PCT en conséquence. (d= Begrenzungslinie der Fahrzeuge / f= contour de référence des véhicules)
0018	3	300.9	11.3.5	Ersatz «zu unterrichten» durch «zu informieren»	Es ist bewusst, dass hier Formulierungen aus TSI OPE übernommen werden. Ausser in den erwähnten zwei Ziffern der FDV wird in vergleichbaren Fällen stets von «informieren» gesprochen. «Unterrichten» ist gemäss Duden ein Synonym von informieren. Unterschiedliche Formulierungen für gleichbleibende Erwartung zu nutzen ist nicht «Lesergerecht» und evtl. zu überdenken.	r	A	Derzeit wird "informieren" verwendet. Für die mittelfristige Harmonisierung zwischen FDV und TSI OPE wird eine übergeordnete Pendeiz beim BAV aufgenommen.
0019	3	300.9	11.3.6	Ersatz «unterrichtet» durch «informiert»	Es ist bewusst, dass hier Formulierungen aus TSI OPE übernommen werden. Ausser in den erwähnten zwei Ziffern der FDV wird in vergleichbaren Fällen stets von «informieren» gesprochen. «Unterrichten» ist gemäss Duden ein Synonym von informieren. Unterschiedliche Formulierungen für gleichbleibende Erwartung zu nutzen ist nicht «Lesergerecht» und evtl. zu überdenken.		N	Verweis auf Laufnummer 0018
0020	1	300.1	1.2.5	Separate Ziffer auf Ebne 1.x	Anwendergerechte Aufbereitung der Vorschriften ist nicht Teil des Geltungsbereichs und daher nicht als Unterziffer zu 1.2 aufzunehmen.	r	A	wird zu Nr. 1.3 (mit Anpassung der nachfolgenden Ziffern)
0021	1	300.1	2.3	In Abkürzungsverzeichnis bei SIWÄ auch weibliche Form aufnehmen	Gleichbehandlung mit allen anderen Abkürzungen	r	A	wird angepasst
0022	1	300.1	2.3	Abkürzungen für Führerstandsignalisierung und Aussensignalisierung aufnehmen	Verwendete Begriffe und Abkürzungen in den FDV und in der Praxis	m	A	FSS in Abk. und Begriffen aufgenommen. Keine Abkürzung für Aussensignalisierung

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0023	1	300.1	2.5.2	Erklärung des Begriffs Sachverständige Person (SP) ist zu streichen	Die allgemeine Bezeichnung SP kann nicht für die ganze FDV auf den Fachbereich der Fahrleitung eingegrenzt werden. Damit sind Missverständnisse und Widersprüche zu anderen Regelwerken unvermeidlich!	m	A	wird präzisiert: Sachverständige Person (SPEA) = Sachverständige Person für elektrische Anlagen Instruierte Person (IPEA) = Instruierte Person für elektrische Anlagen
0024	1	300.1	2.10	Eisenbahninfrastrukturen mit zentralisierten Sicherungsanlagen sind entweder mit einer Aussensignalisierung oder Führerstandssignalisierung ausgerüstet.	Einschub ist nicht erforderlich und kann gestrichen werden.	m	R	Abstellanlagen und Anschlussgleise ohne zentralisierte Sicherungsanlage weisen weder Aussensignale noch FSS auf.
0025	2a	WEB		Bezeichnung der Geltungsbereiche im Weiterentwicklungsblatt sind anzupassen	Bezeichnung der Geltungsbereiche mit Aussensignale sind nicht korrekt - Bereich 3a fehlt ETCS L1LS - Bereich 3b sind keine Class B Systeme	m	R	Die Weiterentwicklungsblätter dienen zur Herleitung und Analyse von Änderungsbedarf. Die Bezeichnungen der Teil-Geltungsbereiche für die FDV 2024 werden klar definiert. Der Begriff ETCS L1LS wird nicht aufgenommen, da es sich dabei um ein Zugbeeinflussungssystem handelt. Ebenso wird "Class B Systeme" nicht aufgenommen, weil dies über den Geltungsbereich des EU-Rechts (IOP-Richtlinie) bereits geklärt ist.
0026	2a Beilage 6	300.1	Anlage 1	ETCS L2 ist als T-GB aufzunehmen und nicht als Option.	Die Struktur mit FSS als Option zur Aussensignalisierung ist unschön und unterstützt die Umsetzung der ERTMS-Strategie in Richtung Zielbild nicht. Zu prüfen wäre eine Aufteilung in T-GB Aussensignalisierung interoperables Netz T-GB Führerstandssignalisierung interoperables Netz T-GB Führerstandssignalisierung nicht interoperables Netz T-GB Führerstandssignalisierung nicht interoperables Netz	m	R	Die FDV bilden den heutigen Verkehr ab. Damit ist ETCS L2 als Option korrekt. Dies ist dadurch bedingt, dass kurz- und mittelfristig Bereiche mit ETCS L2 ausschliesslich durch das Befahren eines Bereiches mit Aussensignalisierung (Teil-GB Aussensignalisierung interoperables Netz) erreicht werden können. Aus Anwendersicht besteht daher kein Bedürfnis für eigenständige, von den Bestimmungen für Aussensignalisierung unabhängige Vorschriften. Nach Umsetzung der ERTMS-Strategie und damit verbunden eines flächendeckenden ETCS L2-Netzes ist die Situation neu zu prüfen. Generell ist zudem zu beachten, dass bei Aussensignalisierung ETCS als Zugbeeinflussungssystem und bei FSS als Signalisierungssystem genutzt wird. Dadurch ist ein unterschiedliches Verhalten ETCS L1 und L2 nachvollziehbar begründet.
0027	1	300.1	2.5.2	1) COC nécessaire seulement si des mouvements de manoeuvre sont prévus, sinon sa présence n'est pas obligatoire 2) Il y a à de nombreux endroits l'abréviation CDC au lieu de COC	1) COC : "lorsque plusieurs chantiers ... " 2) "...un CS assumant la fonction de CDC doit être engagé".		N	renvoi au numéro courant 0142

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0029	4 Nr. 2.3	WEB	2.3	R300.15 Ziffer 1.7.4 ... jedoch wo vorhanden höchstens bis zur Bahnhofanfangtafel oder höchstens bis zur nächsten Einfahrweiche gefahren werden.	Da die allfällig vorhandene Bahnhofanfangtafel in Fahrrichtung vor der Einfahrweiche steht, wäre die Reihenfolge in Fahrrichtung besser.	r	R	Die Reihenfolge sollte in allen entsprechenden FDV-Bestimmungen gleich sein. In der Konsequenz müssten auch folgende Ziffern angepasst werden: R 300.1 Ziff. 3.2 Begriff <i>Bahnhof</i> , R 300.4 Ziff. 1.5 und 4.3.2 und R 300.15 Ziff. 1.7.2. Zu beachten ist, dass eine Einfahrweiche in der Regel vorhanden ist, die Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln hingegen eine weitere, mögliche Option sind. Zudem wäre mit der vorgeschlagenen Anpassung grammatikalisch nicht mehr eindeutig klar, worauf sich "wo vorhanden" bezieht (nur auf die Tafeln oder auf alle Nennungen).
0030	4 Nr. 2.3	WEB	2.3	R300.2 Ziffer 2.6.3 Die Bahnhofanfangtafel ist beim Signalsystem N immer, beim Signalsystem L nach Bedarf aufgestellt. Die Bahnhofendetafel ist bei beiden Signalsystemen nach Bedarf aufgestellt. Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden. Bei Bahnhöfen ohne Einfahrsignale sind die Bahnhofanfang- und Bahnhofendetafeln nach Bedarf aufgestellt. Sind solche vorhanden, sind sie je Standort immer gemeinsam aufgestellt.	Diesen Textteil in den FDV weglassen. Für den LF ist nur die Bedeutung der Tafel wichtig. In der AB-EBV, AB 34, Ziff. 1 den Standort vorschreiben. Den Teil «Wenn sie direkt am Rücken des Einfahrsignals angebracht ist, kann sie sich auch rechts befinden» braucht es in der AB 34, Ziff. 1 nicht, da in AB 39.3.b Ziff. 2 die Aufstellung der Signale generell regelt.	m	R	Im R 300.2 werden durchgängig Beschreibungen und Erklärungen zur Aufstellung / Verwendung von Signalen gemacht (z.B. Ziffer 1.1.3, 2.1.2, 2.2.1, 2.2.2, 2.3.1, 2.3.2, 2.4.2, etc.). Dies dient dem operativen Personal (nicht nur dem LF, sondern z.B. auch dem RL) zum Verständnis der Signalisierungskonzepte und der Orientierung darüber, wo in der Anlage die relevanten Informationen ersichtlich sind. Gemäss WEB und Änderungsentwurf AB-EBV 2024 sind Vorgaben zum Aufstellungsort unter AB 34 Ziff. 1.2 bereits vorgesehen. Die Vorgabe bezüglich Rechtsaufstellung am Rücken des Einfahrsignals ist gemäss WEB und Änderungsentwurf AB-EBV 2024 (genau aus vorgenannten Gründen) nicht für AB 34 Ziff. 1 vorgesehen, sondern nur in der Beschreibung unter R 300.2 Ziffer 2.6.3 enthalten, und dies bereits jetzt (A2020).
0030	4 Nr. 2.5	WEB	2.5	Begriff Sperrschuh streichen	Der Begriff Sperrschuh sollte, zumindest für das Lichtsignal, nicht mehr verwendet werden. In der R RTE steht die Begründung, warum man Sperrschuhe nicht mehr einsetzen soll: <i>«1.3 Sperrschuhe. Sperrschuhe werden nicht näher behandelt, da sie in neuen Anlagen nicht zulässig sind. Begründung: Ein abgefahrener Sperrschuh wird erst mit der nächsten Umstellung als «abgefahren» erkannt. Bis dahin kann der Sperrschuh seine Aufgabe nicht erfüllen, im Gegenteil: Wenn er beim Abfahren bis in die Weiche geschoben wurde, wird die Zugfahrt zusätzlich gefährdet. Im ferngesteuerten und automatisierten Betrieb ist dies nicht überwachbar. Werden bestehende Sicherungsanlagen zu fernsteuerbaren Anlagen umgebaut oder mit automatischer Fahrstrasseneinstellung ausgerüstet, so sind die Sperrschuhe durch andere Flankenschutzelemente gemäss der vorliegenden Regelung zu ersetzen.»</i>	m	R	Die Forderung nach Verzicht auf den Begriff "Sperrschuh" ist aus Gründen der Sicherheit nicht dringlich und würde bedeuten, dass die Bestimmungen des R 300.2 Ziffer 3.1.2 für die einzelnen Vorrichtungen separiert, angepasst und ergänzt werden müssten (Einleitungssatz aufteilen auf 1. EV / Weichen von Schutzstumpen und 2. Sperrschuhe und Untersagen der Verwendung von Lichtsignalen für Sperrschuhe). Dazu ist jedoch eine vertiefere Analyse erforderlich (auf welchen Netzen und wie häufig sind Sperrschuhe eingesetzt, resp. sollen sie in Zukunft eingesetzt werden dürfen). Zudem gäbe es Konsequenzen für weitere Regelungen und der Einbezug der Branche ist notwendig. Dies kann nicht im Rahmen des Weiterentwicklungszyklus 2024 erfolgen und wird deshalb als Pendenz für eine nächste Änderungsrunde aufgenommen.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0031	4 Nr. 2.5	WEB	2.5	Der doppelt aufgeführte Text «Das Signal zeigt das der Weichenstellung entsprechende Bild, wenn die Weiche nicht in den Schutzstumpen führt.» einmal in die Einführung 2.1.2 übernehmen. Bild 202 mit # versehen.		r	R	In der Logik des gesamten R 300.2 befinden sich in der Einleitung zu einem Signal jeweils Erklärungen zur Anwendung und zur Aufstellung, im Anschluss an Begriff und Bedeutung folgen allfällige weitere Ausführungen zur Signalisierung. Die Bestimmung für beide Ausführungen zusammenfassend am Schluss der Ziffer (nach einem Abstand) einzufügen, ist weniger lesefreundlich, da strukturell nicht mehr eindeutig klar wäre, dass die Bestimmung auch für die Weichenlaterne gilt. Es ist nicht nachvollziehbar begründet, weshalb die Ausführung des Signals als drehbare Laterne bei neuen Anlagen nicht mehr verwendet (#) werden soll. Auch Weichensignale sind in dieser Ausführung möglich (R 300.2 Ziff. 2.5), was v.a. für einfachere und/oder nicht zentralisierte Anlagen zweck- und verhältnismässig sein kann.
0032	4 Nr. 2.7	WEB	2.7		Sehr umfangreiche Signalsammlung. Sollte möglichst vereinfacht werden. Siehe auch unseren Input aus der Revisionsrunde 2020.	m	R	Kein Textvorschlag. R 300.2 enthält alle Signale (Katalog); diese verschiedenen Weichensignale werden durch die Bahnen verwendet. Damit eine vertiefte Analyse (in einer späteren Änderungsrunde der FDV) durchgeführt werden könnte, müsste ein möglichst konsolidierter Antrag aus der Branche vorliegen.
0033	4 Nr. 2.9	WEB	2.9		Eine einheitliche Anwendung zur Bedeutung und Kennzeichnung von unbeleuchteten Signalen wäre nochmals zu überdenken. Alleinstehende Signale welche dunkel ohne Bedeutung sind, sollten ein Dreiecksaufsatz haben. Lf kennt Bedeutung des dunklen Signals nicht.	m	A	Der Grundsatz der Eingabe wird übernommen: Alleinstehende, unbeleuchtete Lichtsignale mit Dreiecksaufsatz gemäss R 300.2 Ziffer 9.2.1. Bestehende Lichtsignale, welche nicht dem vorstehenden Grundsatz entsprechen (nicht alleinstehend), werden entweder mit # (vgl. R 300.2 Ziffer 1.1.5) gekennzeichnet oder deren Bedeutung ist auf Grund ihrer äusseren Form eindeutig durch das Lokpersonal erkennbar (9.2.2).
0034	4 Nr. 2.12	WEB	2.12	Die Beschreibung in Ziffer 2.12 des Weiterentwicklungsblattes ist in Übereinstimmung mit dem Beschluss der Internen Mitteilung bb/st vom 6.4.2022 zu aktualisieren.	Die Situationsanalyse ist nicht aktuell.	m	R	Die Eingabe ist korrekt. Da jedoch die interne und externe Konsultation (E.i.K.) parallel durchgeführt wurden, macht eine nachträgliche Anpassung der Situationsanalyse keinen Sinn, zumal der FDV Text nicht ändert.
0035	4 Nr. 2.14	WEB	2.14		Es ist grundsätzlich schwierig, wenn die ISB spezielle Regeln für den Standort des Empfangsgeräts individuell definieren. Dies erschwert den Netzzugang. - Für ISB ohne Netzzugang ok - Für Meterspurbahnen im ZBMS definiert. - ISB mit Netzzugang: Distanz muss TSI konform sein => kompatibel mit Fahrzeug oder es braucht NNTV	r	R	Die ISB haben die Vorgaben der TSI (IOP) sowie des Standards ZBMS (NIOP mit ZBMS) zu berücksichtigen. Je nach Projektierung kann es u.U. zu Abweichungen kommen, weshalb diese Werte durch die ISB zu regeln sind.
0036	4 Nr. 2.20	WEB	2.20	R 300.9 Ziffer 10.3+10.4: Textteil «Es dürfen keine Fahrzeuge mit Störungen an der Sicherheitssteuerung aus der Instandhaltung eingesetzt werden.» weglassen	Wie wird sichergestellt, dass der Lokführer immer weiss, dass ein Fahrzeug aus der Instandhaltung kommt? Dass Fahrzeuge mit Störungen an der ZB die Instandhaltung nicht verlassen, ist durch die Instandhaltungsprozesse sicherzustellen (Überprüfung im Rahmen Audit durch su).	m	R	Der LF kann in der Regel anhand der Örtlichkeit, dem Störungsbuch bzw. der Diensterteilung erkennen, ob ein Fahrzeug aus der Instandhaltung. Zudem sind die FDV auch übergeordnet für die EVU (und ISB) gültig, so dass dieser Sachverhalt beispielsweise im Rahmen des SMS in eine Vorgabe an die Instandhaltung fliessen kann.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0037	1	Alle	Div.	Ein Minimum an Abkürzungen in den Texten verwenden oder zu Gunsten der Lesbarkeit der FDV analog AZG eine «doppelte» Notierung (w/m) einführen.	Die Umsetzung des geschlechtergerechten Sprachgebrauchs verstehen wir, dies aber mit einer Grosszahl von Abkürzungen anzugehen, ist für manchen Anwender / Anwenderin der Vorschriften sehr erschwerend und auch verwirrend. Durch die Anwendung der Abkürzungen entstehen Sätze, welche grammatikalisch falsch und für den Sprachgebrauch unverständlich daherkommen. Durch die vielen Abkürzungen wird die Lesbarkeit und die Verständlichkeit, gerade auch für lernende Personen, erschwert, unübersichtlich und kann zu Verwechslungen führen. Besonders, wenn die Muttersprache des Anwenders / der Anwenderin nicht D/F/I ist. Hier gibt es bereits heute Probleme beim Lesen und Verstehen von fahrdienstlichen Texten. Auch für zweisprachige Personen gibt es mit den unterschiedlichen Abkürzungen in D/F/I zusätzliche «Verwirrung» beim Lesen der Vorschriften, wenn zwischen den Sprachen gewechselt wird. Das Mitarbeiter, Verantwortlicher, etc. durch geschlechtsneutrale Begriffe wie Person oder Personal ersetzt werden, finden wir sinnvoller und zielführender als die Verwendung von Abkürzungen. Als Alternative zu den vorgeschlagenen Abkürzungen könnten Fachbegriffe wie Fahrdienstleiter, Lokführer, etc. weiterhin «doppelt» ausgeschrieben werden, so wie es in andern Schweizer Gesetzestexten, zB. im AZG, ebenfalls umgesetzt ist (zB. der Rangierleiter / die Rangierleiterin). In den TSI OPE wird jeweils analog den FDV heute nur eine Person aufgeführt. Daher ist es nicht zwingend zielführend, davon abzuweichen und nur noch mit Abkürzungen zu arbeiten.	m	A	Wird in der "vereinfachten Umsetzung" des Strukturthemas berücksichtigt. Insbesondere werden die Artikel nicht weggelassen. Andernfalls wäre teilweise der Sinn und die Wirkung einzelner Regelungen nicht eindeutig genug ersichtlich. Hingegen werden die Abkürzungen beibehalten. Diese beinhalten alle Geschlechtsidentitäten, obschon dies auf Grund der Artikel wenig sichtbar wird. Die Variante mit Abkürzungen wird als einfacher lesbar betrachtet, als die Variante mit ausgeschriebenen Doppelnennungen. Zudem besteht heute die Möglichkeit bei der Digitalisierung von Vorschriften, dass beim Anklicken einer Abkürzung der (oder die) ausgeschriebenen Worte angezeigt werden. Dies wäre jedoch Aufgabe der Bahnen / der Branche. Die Aufnahme von "Person" bei den Definitionen der fahrdienstlichen Funktionen führt zu einer künstlichen Sprache, welche dem Sprachgebrauch im operativen Bereich nicht entspricht. Daher wird darauf verzichtet. Est pris en compte dans la "mise en œuvre simplifiée" du thème de la structure. En particulier, les articles ne sont pas supprimés. Autrement, le sens et l'effet de certaines réglementations ne seraient parfois pas suffisamment clairs. En revanche, les abréviations sont conservées. Celles-ci comprennent toutes les identités de genre, bien que cela soit peu visible sur la base des articles. La variante avec les abréviations est considérée comme plus facile à lire que la variante avec les doubles noms écrits en toutes lettres. De plus, il existe aujourd'hui la possibilité, lors de la numérisation des prescriptions, d'afficher le (ou les) mot(s) écrit(s) en toutes lettres lorsque l'on clique sur une abréviation. Cela relèverait toutefois de la responsabilité des chemins de fer / de la branche. L'ajout du terme "personne" dans les définitions des fonctions liées à la circulation des trains mène à un langage artificiel qui ne correspond pas à l'usage linguistique dans le domaine opérationnel. C'est pourquoi nous y renonçons.
0038	1 Beilage 1	300.1	2.3	Abkürzungsverzeichnis Es sind alle verwendeten Abkürzungen im Abkürzungsverzeichnis aufzuführen, gerade wenn sie nur innerhalb einer Ziffer erklärt werden, zB. RL BV FDV, T-GB, RID, EBV, etc.. Auch selbstverständliche Abkürzungen wie FDV gehören dazu.	Innerhalb des FDV gibt es neu auch Überschneidungen der Abkürzung. So wird RL für Rangierleiter und Richtlinie verwendet. GB wird als Güterbahnhof verwendet, wird im FDV aber als Geltungsbereich abgekürzt.	r	A	Grundsätzlich sind die Abk. im Abk.-Verzeichnis aufzunehmen. Begriffe wie FDV oder RL BV FDV, welche nur vereinzelt vorkommen und nicht Teil der operativen Regelungen sind, werden beim ersten Erwähnen hinter dem ausgeschriebenen Term eingefügt. ("RL" und "RL BV FDV" sind als zwei unterschiedliche Abk. zu betrachten. Daraus entsteht im jeweiligen Kontext kein Verwechslungspotential.)
0039	1 Beilage 1	300.1	2.3	Abkürzung SIWÄ – Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin	Die weibliche Bezeichnung fehlt.		N	Verweis auf Laufnummer 0021
0040	1 Beilage 1	300.1	2.5.1	Begriff Fahrt Die Auflistung der einzelnen Farten soll analog dem Betriebsablauf und nicht nach der alphabetischen Reihenfolge aufgeführt werden.	Hier soll, wie im Betriebsablauf auch, eine logische Aufzählung notiert werden (Extrafahrten am Schluss und nicht am Anfang der Aufzählung): - Fahrplanmässige Fahrten - Regelmässige Fahrten - Fakulative Fahrten - Extrafahrten	r	A	Ist sachlich gesehen nachvollziehbar, wird umgesetzt. Materiell keine Änderung.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0041	1 Beilage 1	300.1	2.5.2	Begriff Fahrt Die Auflistung der einzelnen Farten soll analog dem Betriebsablauf und nicht nach der alphabetischen Reihenfolge aufgeführt werden.	Hier soll, wie im Betriebsablauf auch, eine logische Aufzählung notiert werden (Extrafahrten am Schluss und nicht am Anfang der Aufzählung): - Fahrplanmässige Fahrten - Regelmässige Fahrten - Fakultative Fahrten - Extrafahrten		N	Verweis auf Laufnummer 0040
0042	1 Beilage 1	300.1	2.5.1	DMI oder MMI verwenden	Es macht kaum Sinn zwei Abkürzungen DMI und MMI für ein Bedien- und Anzeigeelement zu verwenden, auch wenn das DMI explizit im Führerstand ist und MMI allgemein die Bedienoberfläche ist. Vorschlag: Es soll der Begriff DMI verwendet werden.	r	R	Die Abkürzung MMI wird ausschliesslich beim Begriff "Bedienoberfläche" verwendet. Dies ist zweckmässig, da auch andere Personalfunktionen als der Lokführer oder die Lokführerin (Driver) mit Bedienoberflächen arbeiten. Zudem wird die englische Bezeichnung / Abkürzung verwendet, da diese im Sprachgebrauch vorwiegend verwendet wird. L'abbreviazione MMI viene utilizzata esclusivamente per il termine "supervice di lavoro". Questo è appropriato perché anche le funzioni del personale diverse dal macchinista lavorano con le supervice di lavoro. Inoltre, la denominazione/abbreviazione inglese è stata utilizzata, in quanto si tratta della lingua comune.
0043	1 Beilage 1	300.1	2.5.2	DMI oder MMI verwenden	Es macht kaum Sinn zwei Abkürzungen DMI und MMI für ein Bedien- und Anzeigeelement zu verwenden, auch wenn das DMI explizit im Führerstand ist und MMI allgemein die Bedienoberfläche ist. Vorschlag: Es soll der Begriff DMI verwendet werden.		N	Verweis auf Laufnummer 0042
0044	1 Beilage 1	300.1	2.5.1	Texte français: remplacer convoi par course	In Deutsch und Italienisch wird Fahrt bzw. corsa in den Aufzählungen konsequent verwendet. Die französische Übersetzung ist nicht konsequent.		N	renvoi au numéro courant 0012
0045	1 Beilage 1	300.1	2.5.1	Begriff Führergehilfe/Führergehilfin Hier soll, wie bei den andern Funktionen, ebenfalls eine Abkürzung stehen. Zum Beispiel: Führergehilfe/Führergehilfin (FGH)	Wenn schon Abkürzungen verwendet werden müssen, so soll in den FDV eine Durchlässigkeit der Begriffe erkennbar sein.	m	R	Funktionen, welche nur vereinzelt in den FDV aufgeführt sind, erhalten keine Abk. (z.B. auch Hemmschuhleger). Les fonctions qui ne sont mentionnées que sporadiquement dans les PCT ne reçoivent pas d'abréviation (par ex. aussi les sabotiers).

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0046	1 Beilage 1	300.1	2.5.2	Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin Befinden sich in gesperrten Gleisen mehrere Arbeitsstellen, kann ein SC als AKO eingesetzt werden	Die Bezeichnungen und Abkürzungen sind in den FDV und den RTE 20100 nicht einheitlich. Wieso wird keine einheitliche Bezeichnung in den FDV und den RTE 20100 angewendet? Es müssen unbedingt durch die verschiedenen Reglemente und Vorschriften die gleichen Definitionen und Abkürzungen verwendet werden. Ansonsten sinkt die Verständlichkeit und die Verwechslungsgefahr steigt stark. Die Abkürzungen gemäss FDV nur mit Grossbuchstaben sind einheitlich geschrieben und eindeutig als Abkürzung erkennbar. Diese sollen so beibehalten, bzw. in den RTE 20100 angepasst werden: - AKO / AKo - SIDI / SiDi - SiWÄ / SiWä Das gleiche Vorgehen gilt ebenfalls für: - Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC) - Sicherheitswärter / Sicherheitswärterin (SiWÄ) - Vorwarner / Vorwarnerin (VW)	m	R	Einheitliche Anwendung ist anzustreben. Die Verwendung von Grossbuchstaben für Abkürzungen vereinfacht diese in der Wahrnehmung beim Lesen, weshalb dies in den FDV entsprechend umgesetzt wird. Aus Sicht BAV sollte die Branche nachgelagerte Dokumente, wie R RTE 20100, entsprechend anpassen. Zudem wird die Thematik für allfällige, künftige Weiterentwicklungen der FDV in diesem Bereich durch das BAV aufgenommen. Il convient de viser une application uniforme. L'utilisation de majuscules pour les abréviations simplifie leur perception lors de la lecture, c'est pourquoi cela est mis en œuvre en conséquence dans les PCT. Du point de vue de l'OFT, la branche devrait adapter en conséquence les documents "en aval", tels que R RTE 20100. En outre, l'OFT notera cette thématique pour d'éventuels développements futurs des PCT dans ce domaine.
0047	1 Beilage 1	300.1	2.5.2	Fahrdienstleiter/Fahrdienstleiterin (FDL) Verantwortliche Person für die Sicherung und Regelung des Zugverkehrs und der Rangierbewegungen Führen indirekt Die Bedienung des Triebfahrzeuges und die Beobachtung der Signale und des Fahrweges sind auf unterschiedliche Personen aufgeteilt. Der LF bedient das Triebfahrzeug und hat keine Sicht auf den Fahrweg und die Signale. Die Beobachtung der Signale und des Fahrweges erfolgt durch die indirekt führende Person an der Spitze Führergehilfe / Führergehilfin (...) Person welche LF im Führerstand fahrdienstlich unterstützt Rangierer / Rangiererin (RA) mit Rangierarbeiten betraute Person Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC) Verantwortliche Person für die Durchführung der Sicherheitsmassnahmen auf der Arbeitsstelle Vorwarner / Vorwarnerin (VW) Für das rechtzeitige Melden von herannahenden Fahrten verantwortliche Person bei einer Arbeitsstelle. VW übermittelt die Annäherung der Fahrten mit dem im Sicherheitsdispositiv vorgesehenen Kommunikationsmittel an SW. Zugbegleiter / Zugbegleiterin (ZBE) Person, welches die Züge aus Gründen der Betriebssicherheit begleitet Zugvorbereiter / Zugvorbereiterin ZVB vom EVU bezeichnete, für die Durchführung der Zuguntersuchung verantwortliche Person	Bei den Funktionsbeschrieben soll für eine durchgehend einheitliche Lesbarkeit nur der Begriff Person (oder Personal) verwenden. Vorschlag: Person	N		Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0048	2a Beilage 7	300.4	1.11	Zusätzlich notwendige Vorgaben für das Bremsen von Rangierfahrten sind durch die EVU unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen in den Fahrzeugzulassungen und Betriebsvorschriften festzulegen.	Ergänzung des Begriff Betriebsvorschriften, Heute sind diese Vorgaben in den Betriebsvorschriften notiert. Der Triebfahrzeugführer kennt diese und sie sind im Führerstand aufgelegt. Hingegen sind die Fahrzeugzulassungspapiere den Triebfahrzeugführer in den allermeisten Fällen nicht bekannt.	m	R	Mit dem Satz ist nicht gemeint, dass die Vorgaben in den Fahrzeugzulassungen festzulegen sind (dies könnte die EVU ja auch nicht), sondern, dass die in den Fahrzeugzulassungen aufgeführten Einsatzbedingungen berücksichtigt werden müssen, um zusätzlich notwendige Vorgaben festzulegen. Zum besseren Verständnis kann der Satz folgendermassen formuliert werden: "Zusätzlich notwendige Vorgaben für das Bremsen von Rangierfahrten sind durch die EVU unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen <u>aus</u> den Fahrzeugzulassungen festzulegen." Die Festlegung in den Betriebsvorschriften ergibt sich aus der Ordnung FDV - BV und R 300.1 Ziff. 2.1.4.
0049	2a Beilage 7	300.5	4.3	Bei Zahnradfahrzeugen sind die Bremssysteme gemäss den entsprechenden Betriebsvorschriften zu prüfen.	Den Begriff «EVU» durch «entsprechenden Betriebsvorschriften» ersetzen. Der Begriff EVU ist völlig offen und nicht optimal. Die Betriebsvorschrift ist fahrzeugbezogen und demzufolge präziser.	m	R	Das EVU ist verantwortlich für den korrekten Einsatz und die korrekte Bedienung seiner Fahrzeuge und hat die entsprechenden Betriebsvorschriften zu erstellen, welche dann durch das operative Personal zu beachten sind. Die technischen Bedienungsanleitungen / -vorschriften des Fahrzeuges gelten nicht direkt als Betriebsvorschrift im Sinne der FDV (R 300.1 Ziff. 2.1.4).
0050	2a Beilage 7	300.9	10.5	Fällt die Sicherheitseinrichtung weiterhin aus und kann die Störung nicht behoben werden, darf LF die Fahrt mit der Hälfte der für seine 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 bis zur nächsten Betriebswerkstatt fortgesetzt werden, wo der technische Dienst das Fahrzeug untersuchen oder reparieren kann. zur nächsten Betriebswerkstatt fortgesetzt werden, wo das Fahrzeug ausgewechselt oder repariert werden kann.	Der Begriff Betriebswerkstatt ist klar definiert und lässt keine Interpretationen zu. In Betriebswerkstätten sind in der Regel auch Ersatztriebfahrzeuge vorhanden, mit denen der Eisenbahnbetrieb weiterhin aufrecht gehalten werden kann.	m	R	Es soll eben nicht explizit festgelegt werden, dass bis in die Werkstatt gefahren werden muss / darf. Ist eine Untersuchung / Reparatur schon an einem früheren Ort möglich, soll sie auch dort durchgeführt werden.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0051	2a Beilage 7	300.9	10.5	Ergänzen oder anpassen	<p>Das BAV erkennt bei Ausfall einer Sicherheitseinrichtung auf einer Zahnstangenstrecke eine Sicherheitslücke und benennt Massnahmen.</p> <p>Die grösste Gefährdung in dieser spezifischen Situation ist eine Bewusstlosigkeit des LF und einer raschen Beschleunigung des Fahrzeugs durch den Hangabtrieb. Die vorgeschlagene Massnahme deckt diesen Fall nicht ab. Die Weiterfahrt soll nur mit einer zweiten Person der Unternehmung erfolgen, welche instruiert ist, den Zug im Notfall anzuhalten und zu sichern (BS2). Mit diesem Vorgehen kann der Zahnstangenbereich sicher freigefahren werden und das Fahrzeug der Instandhaltung zur Reparatur übergeben werden.</p>	m	R	<p>Unter den Begriff Sicherheitseinrichtungen fallen sowohl Teile der Zugbeeinflussung als auch die Sicherheitssteuerung. Das vorgeschlagene Vorgehen ist nur dann plausibel, wenn ausschliesslich die Sicherheitssteuerung ausfällt, resp. die zweite (instruierte) Person eingreifen kann, bevor z.B. bei einem Beschleunigungsprozess die Geschwindigkeit dazu bereits zu hoch wäre. Auf einer Zahnradstrecke besteht bereits bei geringer Überschreitung der Streckengeschwindigkeit nach wenigen Sekunden Entlauf- und Entgleisungsgefahr aufgrund Bremsversagens, wenn die Bremsen ausserhalb des Geschwindigkeitsbereichs betrieben werden, für den sie spezifiziert wurden.</p> <p>Zudem soll in den FDV das Vorgehen bei Störungen an Sicherheitseinrichtungen aufgrund der unterschiedlichen technischen Lösungen und Abhängigkeiten bei Zahnradbahnen möglichst generisch, einfach und einheitlich festgelegt werden. Da kein Netzzugang gewährt werden muss, haben die Unternehmen die Möglichkeit, entsprechend zusätzliche, restriktivere strecken- resp. fahrzeugspezifische Vorgaben als Betriebsvorschriften zu erlassen.</p>

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0052	2a Beilage 7	300.9	10.5	Funktioniert ein Teil einer Sicherheitseinrichtung bei redundanten Systemen weiterhin, darf der Lokführer die Fahrt mit normaler Geschwindigkeit bis zum Ende der geplanten Tagesleistung fortsetzen. Bis die Störung durch den technischen Dienst behoben ist, darf das Fahrzeug nicht mehr eingesetzt werden.	Wenn bei einem redundanten System ein Teil ausfällt, muss es noch möglich sein, die Tagesleistung zu beenden. Dies insbesondere auch, weil mit einem nicht redundanten System, normale Leistungen über Monate gefahren werden können. Wieso soll dann nicht, wenn noch ein System funktioniert, die Tagesleistung fertig gefahren werden können?	m	R	Das BAV hat mit Verfügung betreffend Zahnradbahnen vom 16.01.2023 technische und betriebliche Massnahmen verfügt. Technische Massnahmen: Die in diesem Rahmen für neue oder wesentlich geänderte Zahnradbahnfahrzeuge per April 2023 verfügte Bestimmung, nach der bei Zahnradfahrzeugen die sicherheitsrelevanten Funktionen (Betriebsartenumschaltung, Rückrollschutz, Übergeschwindigkeits- und Verzögerungsüberwachung) von anderen Sicherheitssystemen getrennt und zusätzlich redundant ausgeführt werden müssen, wurde aufgrund der in diesem engen zeitlichen Rahmen nicht realistischen Umsetzung mittels Wiedererwägung vom 13.02.2023 aufgehoben. Im Rahmen der Revision der AB-EBV ist die Aufnahme entsprechender technischer Massnahmen geplant. Betriebliche Massnahmen: Die betrieblichen Massnahmen gelten jedoch seit 30.04.2023 und sie entsprechen dem Vorschriftenentwurf der FDV A2024. Zweckmässigste risikomindernde Massnahme ist und bleibt die Beschränkung von Fahrten, wenn ein System oder ein Teil eines redundanten Systems ausfällt. Der Vorteil eines redundanten Systems ist, dass das Fahrzeug bei einem Teilausfall ohne Einschränkung bis zur nächsten Werkstatt geführt werden darf (die Strecke wird nicht blockiert, die Reisenden müssen nicht evakuiert werden, der Fahrplan kann eingehalten werden). Der Sinn eines redundanten Systems ist in erster Linie die Reduktion von Risiken und nicht die Beibehaltung der Risiken von nicht redundanten Systemen zwecks Aufrechterhaltung des uneingeschränkten Betriebs.
0053	2b				Auf eine detaillierte Anpassung in der Zuordnungstabelle haben wir verzichtet. Bei grossen, interoperablen Bahnen kann dies Sinn machen. Für kleinere, integrierte Bahnen, wo Rollen, Funktionen durchmischt wahrgenommen werden, müssen die Zusammenhänge aller – oder der meisten Regeln beachtet werden. Auch kann dadurch allgemeines Wissen verloren gehen, welches, vor allem im Störfall und der übergreifenden Risk Awareness (Situationsbewusstsein, Erwartungen und vorausschauendes Handeln) sehr hilfreich sein kann. Hier werden wir versuchen eine gewisse Gesamtsicht zu vermitteln.	m	R	Dies ist kein Änderungsantrag, sondern die Grundhaltung zur Anwendung. Die Bemerkung widerspricht dem Lösungsvorschlag nicht, da es in der Verantwortung der Unternehmen liegt, dem operativen Personal funktionsbezogen die notwendigen Bestimmungen zur Verfügung zu stellen.
0054	2b	300.11	2.1.4	Ersatz des Begriffes «berechtigte Person» in den heutigen FDV 300.11, Ziffer 2.1.4, durch den richtigen Begriff «instruierte Person»	Der Begriff in den heutigen FDV 300.11, Ziffer 2.1.4, soll durch den aktuellen und klar beschriebenen Begriff «instruierte Person» ersetzt werden. Durch diese Anpassung können Unklarheiten behoben werden. Zugleich können die entsprechenden Funktionszuweisungen klar zugeordnet werden.	m	R	Sowohl SPEA (sachverständige Person elektrische Anlagen) als auch IPEA (instruierte Person elektrische Anlagen) sind berechtigt (= berechnete Person), Schaltheandlungen zu sichern und auszuführen. Deshalb wird die Vorschrift so belassen.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0055	3	300.9	11.3.4	Bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen LF meldet den Ausfall FDL. Mit einem an der Zugspitze angebrachten Handscheinwerfer mit weißem Licht darf der Zug mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle gefahren werden, ...	Was bedeutet «für diesen Defekt maximal zulässige Geschwindigkeit»? Definiert die ISB / EVU die für diesen Defekt maximal zulässige Geschwindigkeit? Dann soll dies entsprechend erwähnt werden. Oder darf eine bestimmte Geschwindigkeit, z.B. 40 km/h, nicht überschritten werden, ist die zulässige Geschwindigkeit vorzugeben. Ansonsten den Text anpassen mit «...darf der Zug mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit an ...»	m	A	Die TSI OPE regelt die Geschwindigkeit, welche für diese Störung massgebend ist, nicht. Daher soll die bisherige Formulierung in die TSI OPE Vorgabe eingebettet werden. Text: 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 mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle gefahren werden, ... zusätzlich: Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren. Als Konsequenz wird Anlage 2 zu R 300.1 angepasst (VERW = teilweise).
0056	3	300.9	11.3.4	[...] Ist kein Handscheinwerfer vorhanden, so darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen, es sei denn, FDL erteilt entsprechende Anweisungen zur Fortsetzung der Fahrt bis an die nächstgelegene geeignete Stelle, an der die Strecke freigemacht werden kann. Dabei betätigt LF falls notwendig oder entsprechend den Anweisungen FDL das akustische Warnsignal des Zuges.	Was wird genau vom Fahrdienstleiter erwartet? Der FDL hat auf die Störungen und die Situation vor Ort keinen direkten Einfluss.	m	R	Der Hintergrund dieser Regelung aus der TSI OPE besteht darin, dass der FDL eine Gesamtsicht über die Situation und zusätzliche Informationen hat (z.B. Arbeitsstellen), über welche der LF nicht verfügt. Zudem müsste der FDL wohl die Stelle (Bahnhof) definieren, wo die Strecke freigemacht werden kann. Es ist jedoch unbestritten, dass eine vollständige Übersicht durch den FDL und den LF gemeinsam nicht immer erreicht werden kann (z.B. Personal im Selbstschutz auf Strecke). Es steht jedoch den EVU und den ISB frei, in den Betriebsvorschriften konkrete Handlungsanweisungen aufzunehmen. Auf eine detailliertere Regelung verzichtet das BAV, da dadurch eine Inkonsistenz (auf Ebene hoheitliche Regelungen) mit EU-Recht entstehen würde.
0057	3	300.9	11.3.6	[...] Ist kein Handscheinwerfer vorhanden, so darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen, es sei denn, FDL erteilt entsprechende Anweisungen zur Fortsetzung der Fahrt bis an die nächstgelegene geeignete Stelle, an der die Strecke freigemacht werden kann. Dabei betätigt LF falls notwendig oder entsprechend den Anweisungen FDL das akustische Warnsignal des Zuges.	Was wird genau vom Fahrdienstleiter erwartet? Der FDL hat auf die Störungen und die Situation vor Ort keinen direkten Einfluss.		N	Die Eingabe ist nicht eindeutig, es geht wohl um die "Sonderregelung" nach 11.3.6 (auch wenn der Text zu 11.3.4 eingefügt wurde). Verweis auf Laufnummer 0171
0058	3	300.9	11.3.5	Bei einem Ausfall des akustischen Warnsignals hat LF FDL über den Ausfall zu unterrichten. Bei einem Defekt des akustischen Warnsignals darf der Zug die maximal zulässige Geschwindigkeit nicht überschreiten und muss an die nächstgelegene Stelle fahren,	Die maximal zulässige Geschwindigkeit darf grundsätzlich nicht überschritten werden. Legt die ISB / EVU eine max. zulässige Geschwindigkeit fest? Ansonsten Satz umstellen: ... darf der Zug mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit an die nächstgelegene Stelle weiterfahren, an der das akustische Warnsignal in stand	m	R	Die Eingabe ist nachvollziehbar, bezüglich der Formulierung des Grundsatzes, wonach die Vmax nicht überschritten werden darf. Dies ist folglich mindestens implizit "doppelt" in den FDV enthalten. Mit dem Ziel, die Harmonisierung mit der TSI OPE auch sprachlich soweit möglich zu erreichen, wird der Text derzeit für die Änderung 2024 so belassen.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0059	4 Nr. 2.1	300.3	3.7.3	Begriffsbereinigung zu FDV R 300.3 Ziffer 10.1 Vorbemerkungen Die Mittel sowie die Art der Verbindung (z.B. Telefonnummern, Kommunikationskanal) für die Kommunikation wird von SL, allenfalls durch SC, festgelegt.	In den FDV wird der Begriff Funk konsequent gestrichen. Denzufolge muss auch in diesem Kapitel der Begriff Funk zB. durch Kommunikation ersetzt werden. Also Kommunikationskanal.	m	A	In Ziffer 10.1 wird der "Funkkanal" nur noch als Beispiel verwendet, was zweckmässig ist, da heute weiterhin Funk das dominierende Mittel bei Baukommunikation darstellt. Der Eingabe wird bereits in der bestehenden Ziffer 8.1.3 <i>Funktionskontrolle</i> des R 300.3 Rechnung getragen. Die relevanten Grundlagen für Funksysteme selbst werden in einer neuen Ziffer 9.2 (vgl. Weiterentwicklungsblatt) zusammengefasst.
0060	4 Nr. 2.1	300.3	3.7.3	Begriffsbereinigung zu FDV R 300.3 Ziffer 10.2 Einsatz von Kommunikationssystemen Beim Einsatz von Baukommunikation (Wechselsprechmodus) für die Verbindung zwischen Vorwarner und Sicherheitswärter	In den FDV wird der Begriff Funk konsequent gestrichen. Denzufolge muss auch in den Kapiteln 10.2.ff (speziell in 10.2.1) der Begriff Funk zB. durch Kommunikation ersetzt werden. Also Baukommunikation oder Kommunikationssystemen. Bisher ist der Einsatz von Mobiltelefonen für die Zugsmeldung explizit verboten. Soll diese neu erlaubt werden? Wenn nicht, soll mind. der Hinweis «Wechselsprechmodus» ergänzt werden.		N	Verweis auf Laufnummer 0059
0061	4 Nr. 2.1	300.5	3.7.3	Begriffsbereinigung zu FDV R 300.5 Ziffer 3.7.3 Zusätzliche Einschränkungen Bei indirekt geführten Zügen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Besteht zwischen dem indirekt führenden Personal an der Spitze des Zuges und LF eine fernmündliche Verbindung, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.	Fehlendes Wort «Verbindung» ergänzen		N	Verweis auf Laufnummer 0098
0062	4 Nr. 2.16	300.5	3.7.2	Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge (UIC) Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzel-nen Zug- und Bremsreihen bei Anwendung der Bremsbewertung nach UIC 544-1 sind:	Der Verweis auf die Methodik der Bremsbewertung ist sachlich absolut richtig. Aber ist für den Anwender der FDV klar, was und wer mit UIC bzw. AB EBV und den erwähnten Ziffern gemeint ist? Es soll eine anwenderverständliche Formulierung verwendet werden. Es gibt Normalspurstrecken wo Zug- und Bremsreihen nach AB-EBV berechnet werden (z.B. Rigi-Bahnen) oder NIOP-Linien, wo die UIC-Bremsberechnungen angewendet werden (zB. Seetallinie, Linie Chur-Domat/Ems für Normalspur). Allenfalls sind die Begriffe UIC und AB-EBV im Abkürzungsverzeichnis oder besser in der Ziffer selber aufzuführen und zu erklären.	m	R	Das Bedenken zur Verwendung der Abkürzung AB-EBV kann nachvollzogen werden. Daher soll dies einmal im Text ausgeschrieben werden. Der Begriff „UIC“ ist in den FDV schon seit langem gebräuchlich und hat sich auch beim betroffenen Betriebspersonal eingelebt. Daher wird UIC weder ausgeschrieben, noch weiter erläutert.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0063	4 Nr. 2.16	300.5	3.7.3	Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge (AB-EBV) Die Infrastrukturbetreiberinnen legen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzelnen Zug- und Bremsreihen bei Anwendung der Bremsbewertung gemäss AB EBV zu Art. 52 fest.	Der Verweis auf die Methodik der Bremsbewertung ist sachlich absolut richtig. Aber ist für den Anwender der FDV klar, was und wer mit UIC bzw. AB EBV und den erwähnten Ziffern gemeint ist? Es soll eine anwenderverständliche Formulierung verwendet werden. Es gibt Meterspurstrecken wo Zug- und Bremsreihen nach UIC berechnet werden (z.B. Metro Lausanne) oder NIOP-Linien, wo zusätzlich die UIC-Bremsberechnungen angewendet werden (zB. Linie Chur-Domat/Ems für Normalspur). Allenfalls sind die Begriffe UIC und AB-EBV im Abkürzungsverzeichnis oder besser in der Ziffer selber aufzuführen und zu erklären.		N	Verweis auf Laufnummer 0062
0064	4 Nr. 2.19	300.9	3.6	Dieser sichert den Fahrweg soweit als möglich und erteilt dem Lokführer bzw. dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.	Die unterstrichenen Begriffe sind wie in der aktuellen FDV Version ausgeschrieben. Die Abkürzungen müssten, wenn sie wirklich eingeführt werden sollten, konsequent angewendet werden.	r	A	Dieser Input wurde im Rahmen der Bereinigung der Strukturthemen der aktuellen Themen behandelt und wo zweckmässig berücksichtigt.
0065	4 Nr. 2.19	300.9	3.9	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. Der Rangierleiter hat mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen. Dieser erteilt dem Lokführer bzw. dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt. [...]	Die unterstrichenen Begriffe sind wie in der aktuellen FDV Version ausgeschrieben. Die Abkürzungen müssten, wenn sie wirklich eingeführt werden sollten, konsequent angewendet werden.	r	A	Dieser Input wurde im Rahmen der Bereinigung der Strukturthemen der aktuellen Themen behandelt und wo zweckmässig berücksichtigt.
0066	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Versagt auf einer Adhäsionsstrecke auf dem Spitzenfahrzeug die Zugbeeinflussung, hat LF bei der ersten Gelegenheit zusätzlich einen LF, LF in Ausbildung oder entsprechend geprüftes Personal in den Führerstand anzufordern. Mit einem zusätzlichen LF, LF in Ausbildung oder entsprechend geprüftem Personal im Führerstand darf mit höchstens 80 km/h gefahren werden. Solange kein zusätzlicher LF, LF in Ausbildung oder entsprechend geprüftes Personal im Führerstand anwesend ist, darf mit höchstens 40 km/h gefahren werden.	Was ist unter geprüft Personal zu verstehen? Der FDL, der RA? Mit der Definition «zusätzlichen LF oder entsprechend geprüftem Personal» ist ein anwesender Lokführer in Ausbildung mit Berechtigung zu Lernfahrten ausgeschlossen, da dieser noch nicht geprüft ist. Dies auch dann, wenn er den Zug unter Aufsicht des Lehrlokführers selber führt. Das «entsprechend geprüfte Personal» streichen oder den Text ergänzen mit «zusätzlichen LF, LF in Ausbildung oder entsprechend geprüftem Personal» . Allenfalls noch mit dem Zusatz «mit Berechtigung zu Lernfahrten»	m	R	Die Formulierung "entsprechend geprüft Personal" ist im Kontext mit der Aufgabe eines LF ausreichend klar. Sollte ein EVU den Bedarf sehen, dies weiter zu präzisieren, kann es dies im Rahmen der Betriebsvorschriften tun.
0067	4 Nr. 2.20	300.9	10.4	Fahrten direkt zum Standort einer Betriebswerkstätte sind auch nach 6 Stunden zulässig, unter der Bedingung, dass zusätzlich ein instruierter Mitarbeiter im Führerstand anwesend ist, der den Zug im Notfall anhalten kann.	Das Wort «zusätzlich» sollte noch ergänzt werden. Man könnte sonst interpretieren, dass der LF alleine zum Instandhaltungsstandort / Standort einer Betriebswerkstätte fahren kann.	r	A	Das Wort Bedingung beinhaltet grundsätzlich bereits die Erfordernis eines zusätzlichen instruierten Mitarbeitenden. Um mögliche Missverständnisse auszuschliessen und die Formulierung der Ziffer 10.4 derjenigen von 10.3 anzupassen, wird "zusätzlich" übernommen.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0068	1	Alle	Div.	Geschlechtergerechte Sprache Die FDV als hoheitliche Vorschrift (Verordnung auf Amtsebene) nutzen dieselbe Sprache wie Gesetzestexte. Die FDV sind vorwiegend in männlicher Form gehalten. Selbstverständlich ist jeweils die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechtes, angesprochen. Die entsprechende Generalklausel wird heute nicht mehr als geschlechtergerechte Sprache verstanden. Es soll daher eine Lösung gefunden werden, die eine geschlechtergerechte Sprache erlaubt, ohne die FDV unleserlich zu machen oder die eine Totalrevision der FDV bedingt.	Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache ist unbedingt darauf zu achten, dass die Leserlichkeit und Verständlichkeit gegeben ist. Ausschliesslich in Abkürzungen (angedacht im TP Tram) zu arbeiten, erlaubt kein flüssigen Lesen, was die Verständlichkeit und die Lernfähigkeit erheblich erschweren oder teilweise gar nicht zulassen. Was unserer Meinung nach, wiederum Auswirkungen auf die Sicherheit im Strassenverkehr hat. Was wir uns sehr gut vorstellen könnten, ist ein Hinweis am Anfang der FDV, dass alle erwähnten Geschlechterbezeichnungen für alle Geschlechterformen zählen und im Text abwechslungsweise die männliche oder weibliche Form angewendet wird.		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0069	1		3.2	Ajout de l'abréviation : AV	AV = Appareil de voie	m	R	Les installations qui ne sont mentionnées que sporadiquement dans les PCT ne reçoivent pas d'abréviation (par ex. ligne de contact).
0070	1		3.2	Ajout de l'abréviation : LC	LC = Ligne de contact	m	R	Les installations qui ne sont mentionnées que sporadiquement dans les PCT ne reçoivent pas d'abréviation (par ex. aiguille).
0071	2a Beilage 1	300.4	1.11.1	Ajout du texte entre guillemets : ...dénéigement « effectués dans le cadre de la manœuvre »	Sans cela la phrase proposée manque de clarté	r	R	Cette proposition d'amélioration n'est pas prise en compte, car la nouvelle prescription est décrite dans le R 300.4 Mouvements de manœuvre et ne s'applique donc en soi qu'aux mouvements de manœuvre.
0072	FDV 2020	300.1	2.5.1	Ajout du terme : Appareil de voie	N'est nulle part défini clairement	r	R	La demande ne contient pas justification et de proposition de définition. L'OFT juge que le terme est suffisamment explicite dans le contexte donné et renonce donc à une définition.
0073	FDV 2020	300.1	2.5.2	Ajout de la définition : Appareil de voie	N'est nulle part défini clairement	r	R	La demande ne contient pas justification et de proposition de définition. L'OFT juge que le terme est suffisamment explicite dans le contexte donné et renonce donc à une définition.
0074	1	300.1	2.5.2	p 37 aide-mécanicien / aide-mécanicienne			N	renvoi au numéro courant 0045
0075	2a Beilage 4	300.1	Annexe 1	Champ d'application partiel « Circulation sans signaux avec assentiment ». Modes de transmission de l'assentiment pour circuler pour un train : Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait à un.e mécanicien.ne de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.elle.	m	R	Une liste générale des formes possibles de transmission d'assentiment pour circuler sur des infrastructures sans signaux principaux est établie. Cette liste n'est pas hiérarchisée et ne comporte pas de conditions d'exécution. Voir également le numéro courant 0076

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0076	2a Beilage 4	300.6	1.3.4	Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait à un.e mécanicien.ne de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.elle.	m	R	Une liste générale des formes possibles de transmission d'assentiment pour circuler sur des infrastructures sans signaux principaux est établie. Cette liste n'est pas hiérarchique, c'est-à-dire que l'assentiment pour circuler au moyen d'un horaire ne doit pas avoir plus de poids que l'une des trois autres formes. En ce qui concerne les risques, l'analogie avec le R 300.15, chiffre 1.6.2, peut également être envisagée (conditions de renonciation à la confirmation), par exemple lorsque la circulation se fait de manière générale en marche à vue. C'est pourquoi, en ce qui concerne une approche basée sur les risques, il a été ajouté une disposition selon laquelle il incombe au GI de définir clairement dans ses prescriptions d'exploitation la procédure exacte (y compris la hiérarchisation de plusieurs formes possibles d'assentiment pour circuler et les conditions correspondantes).
0078	2a Beilage 4	300.1	Annexe 1	Champ d'application partiel « Circulation sans signaux avec assentiment ». Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait à un.e mécanicien.ne de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.elle.		N	renvoi au numéro courant 0075
0079	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Ajout de deux paragraphes traitant des courses d'essais pour les véhicules et pour la mise en service de nouvelles installations de sécurité. « Des courses d'essais peuvent être autorisées à condition qu'elles soient effectuées avec un MEC supplémentaire ». « Pour la mise en service de nouvelles installations ou leur modification, les tests doivent être faits uniquement avec des trains d'essais ».	Ces paragraphes permettent d'effectuer des essais de nouveaux véhicules ou de nouvelles fonctions ainsi que des essais de mise en service du système de contrôle de la marche des trains après équipement d'une gare ou d'un tronçon supplémentaire.	m	R	Les PCT R 300.9 chiffre 10.3 illustrent le cas de dérangement. Les courses d'essai sont réglées dans les PCT sous R 300.6 chiffre 6.1. Un mélange des deux thèmes n'est pas jugé opportun.
0080	1	300.1	1.4	Instruierte Person = Instruierte Person für elektrische Anlagen Sachverständige Person = Sachverständige Person für elektrische Anlagen	Harmonisierung mit AB EBV, Anhang 4		N	Verweis auf Laufnummer 0023
0081	1	300.1	2.5.2	Instruierte Person = Instruierte Person für elektrische Anlagen Sachverständige Person = Sachverständige Person für elektrische Anlagen	Harmonisierung mit AB EBV, Anhang 4		N	Verweis auf Laufnummer 0023
0082	3	300.2	5.4	Bei der Konformitätsvermutung zu dieser Ziffer steht IOP.	Sollte NIOP heissen	m	A	Korrekt. Es handelt sich um einen Übertragungsfehler (5.4 = Orientierungstafeln für fehlende Vor- und Hauptsignale)
0083	3	300.9	11.3.5	Bei einem Ausfall des akustischen Warnsignals hat LF FDL über den Ausfall zu unterrichten. Bei einem Ausfall des akustischen Warnsignals hat LF FDL über den Ausfall zu informieren .	Wording gemäss 300.3 -Verfahrenseinteilung verwenden		N	Verweis auf Laufnummer 0018
0084	3	300.9	11.3.6	LF unterrichtet FDL, wenn der Zug zur Weiterfahrt bereit ist. LF informiert FDL, wenn der Zug zur Weiterfahrt bereit ist.	Wording gemäss 300.3 -Verfahrenseinteilung verwenden		N	Verweis auf Laufnummer 0018

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0085	1	Alle	Div.	<p>Die Abkürzungen der Funktionen erschweren den Lesefluss und die Verständlichkeit erheblich. Der Wegfall der Artikel führt zu Unleserlichkeit oder zum mehrmaligen Lesen, um den Inhalt zu verstehen.</p> <p>Für Auszubildende oder Mitarbeitende, welche eine andere Muttersprache haben, ist diese Schreibweise noch herausfordernder.</p>	<p>Sicherheitsrelevante Dokumente müssen verständlich, eindeutig und gemäss AB EBV 12.1 adressaten-gerecht formuliert sein. Mit der Verwendung von Abkürzungen und dem Wegfall von Artikeln ist dies nicht mehr gewährleistet. Zudem gibt der «Leitfaden Vorschriftenerstellung» im Schritt 4 vor, dass nur wenige und gebräuchliche Abkürzungen zu verwenden sind.</p> <p>Gemäss «Leitfaden zum geschlechtergerechten Formulieren in deutschsprachigen Texten des Bundes» der Bundeskanzlei ist die Verwendung von Abkürzungen als sprachliches Mittel ebenfalls nicht vorgesehen. Die im Leitfaden vorgeschlagenen sprachlichen Mittel erachten wir für sicherheitsrelevante Texte aber auch nicht als zielführend.</p> <p>Das Thema der gendergerechten Sprache scheint uns noch nicht genügend geklärt, insbesondere die Wirkung der Schreibweise auf sicherheitsrelevante Dokumente. Zudem wurde in der Analyse festgehalten, dass Kontext und Sprache nicht darunter leiden dürfen. Aus unserer Sicht sollte die Thematik fundierter geklärt, bis dahin auf eine konsequente Umsetzung verzichtet und nur angewendet werden, wo geschlechtsneutrale Bezeichnungen möglich und sinnvoll sind.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0086	1	Alle	Div.	<p>Die neue Schreibweise mit der Verwendung von Abkürzungen ohne Artikel, z.B. «LF meldet den Ausfall FDL» gemäss 300.9, Ziffer 11.3.4, kann zu geänderten oder sogar missverständlichen Aussagen bzw. inhaltlichen Änderungen führen. Im oben erwähnten Beispiel ist nicht der Fdl ausgefallen.</p>	<p>Gemäss Analyse werden die entsprechenden Abkürzungen der Funktionen in den gesamten FDV verwendet. Dabei kann auf den Artikel verzichtet werden, sofern der Kontext und die Sprache darunter nicht leiden. Andernfalls wird der in der aktuellen Fassung der FDV-Regelung enthaltene Artikel belasten.</p> <p>Im genannten Beispiel leiden sowohl Kontext und Sprache und widersprechen damit der Aussage in der Analyse. Da nur das R 300.1 als Entwurf in der EIK vorgelegt wurde, können wir nicht ausschliessen und befürchten, dass es auch in den R 300.2 - 300.15 zu weiteren ungewollten inhaltlichen Änderungen kommt.</p> <p>Wir stellen fest, dass ohne Artikel Kontext und Sprache teilweise leiden, mit Artikel das Ziel der gendergerechten Sprache jedoch nicht vollumfänglich erreicht werden kann. Aus unserer Sicht sollte die Thematik fundierter geklärt und bis dahin auf eine konsequente Umsetzung verzichtet werden.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0087	3	300.9	11.3.4	Ausfall der Frontscheinwerfer: Es ist nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Grundlage der Fdl bestimmen soll, wie und unter welchen Bedingungen der Lf die Fahrt bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen bis zur nächsten geeigneten Stelle fortsetzen darf. Der Fdl kann mit Ausnahme der ETCS L2-Strecken mit EGB nicht ausschliessen, dass sich Personal in Gleisnähe befindet, z.B. Selbstschutz Arbeit oder Begehung und dadurch gefährdet würde.	Ohne konkrete Grundlagen ist dieser Teil der Bestimmung obsolet, da nicht umsetzbar.		N	Verweis auf Laufnummer 0056
0088	3	300.2	Div.	Gemäss der Tabelle betreffend Zuordnung «VERW, NIOP, KV» sind diverse Ziffern als NIOP deklariert. Gemäss Anlage I zur TSI OPE 2019/773 können bei der Signalisierung weiterhin nationale Vorschriften angewendet werden.	Uns ist nicht ersichtlich, wieso die mit NIOP vermerkten Ziffern nicht auch für IOP-Strecken gültig sind. Wie im Weiterentwicklungsblatt unter Ziffer 1.1, Absatz B erwähnt, sind die Regelungen im Anhang I unbestritten und somit anwendbar.	m	R	Die Feststellung ist korrekt. Dabei handelt es sich um wenige Signale, welche im IOP-Bereich (auch Class B System) nicht vorkommen oder nicht mehr gebaut werden sollen. Daher werden diese als "NIOP" bezeichnet. Die EBU haben die Möglichkeit im Sinne des Besitzstandes eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Konkret betroffen (abschliessend) = 300.2/ 2.6.1 Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung 2.8 Signale für den Strassenbahnbetrieb 5.4 Orientierungstafeln für fehlende Vor- und Hauptsignale 5.7.2 Zugschlussignalisierungen (nicht TSI-konform) 300.5 Anlage 1 Vakuumbremsen 300.6/ 4.4 Strassenbahnbetrieb 5.2.4/5/6 Halt vor/nach normalem Halteort und Vorbeifahrt an Hauptsignal/Sperrsignal 300.9/ 7.2 Störung an VRA 10.5 Ausfall Sicherheitseinrichtung Zahnstangenstrecke 300.10/ 3.1 Befehl für Kreuzung und Überholung 300.15 Ganzes R Zudem wurde die Notwendigkeit für die Nutzung dieser Regelungen im IOP-Bereich nicht aufgezeigt.
0089	1	300.1	2.3	Gewissen Abkürzungen sind schwer les-bar, da der Begriff direkt ohne Leerschlag folgt, z.B. - CMOVCapomovimento - CMOVCapomovimento - CMANChef / Cheffe de manoeuvre	Entsprechende Abkürzungen lesbarer darstellen	r	A	Vor Drucklegung soll Lesbarkeit sichergestellt sein.
0090	1	300.1	2.4.1	Bei der Aufzählung Lokführer / Lokführerin ist zusätzlich die Abkürzung LF aufgeführt.	Abkürzung kann gelöscht werden, wird im Abkürzungsverzeichnis aufgeführt.	r	R	Die Abkürzung - wo vorhanden - soll auch bei der Beschreibung der Begriffe stehen. Zudem ist der Input nicht eindeutig zuordbar.
0091	1	300.1	1.2.2	2. Absatz Aus den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberinnen und der Eisenbahn-verkehrsunternehmen muss für das Personal eindeutig ersichtlich sein, welche Funktionen durch wen wahrzunehmen sind. Dies mit dem Ziel das Bewusstsein des betroffenen Personals sicherzustellen.	Die Bedeutung des rot markierten Textes ist für uns nicht klar. Wenn z.B. ein Lokführer beim Rangieren in Alleinfahrt gleichzeitig auch Rangierleiter ist, ergibt sich die Funktion aus der Tätigkeit und muss nach unserem Verständnis nicht zusätzlich geregelt werden.	m	A	Sofern auf Grund der Ausbildung und des Personaleinsatzes immer klar ist, welche Person welche Funktion(en) wahrnimmt, ist keine zusätzliche Bestimmung in den BV nötig. (Der Aussage des Inputgebers wird zugestimmt.) Ist hingegen auf Grund des Personaleinsatz(plan)es nicht klar, wer welche Funktion inne hat, muss dies in den BV präzisiert werden. Die Formulierung wird angepasst.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0092	1	Alle	Div.		Geschlechtergerechte Sprache: Der Text ist mit den verschiedenen Abkürzungen nicht mehr lesbar. Es muss für viele Abkürzungen das Abkürzungsverzeichnis konsultiert werden.		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0093	1	300.1	2.5.2	Zugbeeinflussung Überwachungseinrichtung zur Unterstützung der Beachtung von Signalen, der Beachtung von Maximalgeschwindigkeiten oder zur Einwirkung auf die Fahrzeuge	Schreibfehler: Komma nach Signalen fehlt Definition ist umständlich geschrieben, Darstellungsvorschlag: Zugbeeinflussung Überwachungseinrichtung zur Unterstützung • der Beachtung von Signalen • der Beachtung von Maximalgeschwindigkeiten oder • zur Einwirkung auf die Fahrzeuge	r	R	Bei Begriffen wird wenn möglich auf Aufzählungen verzichtet, es sei denn der Begriff enthält untergeordnete Begriffe oder es sind sehr viele Bedingungen / Ausprägungen vorhanden. Zudem wurde an Stelle des Kommas ein "oder" gesetzt, was inhaltlich und grammatikalisch korrekt ist.
0094	2a Beilage 6	300.6	2.4.2	Artikel belassen	Die Anpassung steht im Widerspruch zu anderen Ziffern. Z.B. Darf im L1 aufgrund des Erlöschens einer Anzeige (überwachte Geschwindigkeit / MA) nicht abgefahren werden. Es besteht auch ein Widerspruch zu 300.6 / 2.4.1	m	R	Mit der geänderten Bestimmung entsteht kein Widerspruch. R 300.6, 2.4.1 = Einfahrt in einen Bereich der FSS R 300.6, 2.4.2 (geändert) = V-Schwelle innerhalb eines Bereichs mit FSS Es ist jedoch korrekt, das sich das Verhalten des LF bei Einfahrt und innerhalb eines Bereichs mit FSS unterscheidet. Dies ist durch die unterschiedliche Projektierung, Topologie und Fz-Ausrüstung bedingt. L1 = Aussensignalisierung (LSS), ETCS als Zugbeeinflussung L2 = Führerstandssignalisierung (FSS), ETCS als Signalisierungssystem (und Zugbeeinflussung) Dadurch ist ein unterschiedliches Verhalten L1 / L2 nachvollziehbar begründet.
0095	3	300.9	11.3.4	Bei Dunkelheit... darf der Zug mit der für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit....(Angabe der V-Max) -ist kein Handscheinwerfer...FDL erteilt entsprechende Anweisung...(Angabe der Anweisung)	Die Formulierung in diesem Abschnitt ist verwirrend und unklar. Was genau ist ein Handscheinwerfer? Wie lautet die zulässige Geschwindigkeit? Welche Anweisungen sind gemeint? Es wäre besser gar keine Änderungen vorzunehmen als die hier vorgeschlagenen.		N	Verweis auf Laufnummer 0055 Zudem scheint uns das Wort "Handscheinwerfer" ausreichend klar bzw. dieses wird bewusst nicht präzisiert.
0096	3	300.9	11.3.6	.....,sofern FDL und LF keine Sonderregelung..(Angabe der Sonderregelung)	Was für eine Sonderregelung sollte dies sein? Anbetracht das nicht mehr viele FDL einen Zugschluss kontrollieren, da sie im Stellwerk oder Zentralstellwerk sind, müsste die Sonderregelung definiert sein.		N	Verweis auf Laufnummer 0171
0097	4 Nr. 2.1	300.3	9.1	Mitarbeiter ändern MA. Lokführer ändern LF	Mitarbeiter ändern MA. Lokführer ändern LF	r	A	Dieser Input wurde im Rahmen der Bereinigung der Strukturthemen der aktuellen Themen behandelt und wo zweckmässig berücksichtigt.
0098	4 Nr. 2.1	300.5	3.7.3	...fernmündliche Verbindung	Das Wort «Verbindung» ist zwingend, sonst ergibt der Satz keinen Sinn	m	A	Diese Feststellung ist richtig und das Wort "Verbindung" wird eingefügt.
0099	1		3.2	Ajout d'abréviations soit : Responsable d'essais = (f) RES / (d) PROL	Terme très souvent utilisé tant pour les essais inhérents à la mise en service de nouveaux véhicules que de nouvelles installations de sécurité	m	R	Les fonctions qui ne sont mentionnées que sporadiquement dans les PCT ne reçoivent pas d'abréviation (par ex. aussi les sabotiers).
0100	1		3.2	Ajout de l'abréviation : PEX	Terme utilisé régulièrement notamment lors de courses d'essais ou d'exams	m	R	Les fonctions qui ne sont mentionnées que sporadiquement dans les PCT ne reçoivent pas d'abréviation (par ex. aussi les sabotiers).
0101	1		3.2	Ajout de l'abréviation : AV (f) / W (d)	AV = Appareil de voie / W = Weiche		N	renvoi au numéro courant 0069
0102	1		3.2	Ajout de l'abréviation : LC (f) / FI (d)	LC = Ligne de contact / FL = Fahrleitung		N	renvoi au numéro courant 0070

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0103	2a Beilage 1	300.4	1.11.1	Ajout du texte entre guillemets : ...dénéigement « effectués dans le cadre de la manœuvre »	Sans cela la phrase proposée manque de clarté		N	renvoi au numéro courant 0071
0104	2a Beilage 5	300.1	2.5.1	Ajout du terme : Train de tramway	N'est nulle part défini clairement	r	R	Begriff wird im nächsten Änderungszyklus (12/2025) aufbereitet und in der definitiven Form mit den FDV Tram in die FDV aufgenommen. Définition traitée dans le cadre du prochain cycle de modifications et reprise dans la forme définitive avec les PCT Tram.
0105	FDV 2020	300.1	2.5.1	Ajout du terme : Appareil de voie	N'est nulle part défini clairement		N	renvoi au numéro courant 0072
0106	2a Beilage 5	300.1	2.5.2	Ajout du terme : Train de tramway	N'est nulle part défini clairement	r	R	Begriff wird im nächsten Änderungszyklus (12/2025) aufbereitet und in der definitiven Form mit den FDV Tram in die FDV aufgenommen. Définition traitée dans le cadre du prochain cycle de modifications et reprise dans la forme définitive avec les PCT Tram.
0107	FDV 2020	300.1	2.5.2	Ajout du terme : Appareil de voie	N'est nulle part défini clairement		N	renvoi au numéro courant 0073
0108	2a Beilage 4	300.1	Annexe 1	Champ d'application partiel « Circulation sans signaux avec assentiment ». Modes de transmission de l'assentiment pour circuler pour un train : Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait un à un mécanicien de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.		N	renvoi au numéro courant 0075
0109	2a Beilage 4	300.6	1.3.4	Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait un à un mécanicien de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.		N	renvoi au numéro courant 0076
0110	2a Beilage 5	Anlage Tram		Définir le terme Zone de circulation commune et Zone pour les chemins de fer routiers	Les explications fournies dans le document du concept nous semblent pas assez précises.	m	R	La correction du terme "zone pour les chemins de fer routiers" (uniquement en f) sera effectuée dans le cadre du cycle de modifications PCT A 2025. Ce terme (aujourd'hui encore appelée "zone pour les tramways") comprend l'utilisation commune de la surface de circulation ("utilisation commune"). L'"utilisation commune" et la "circulation commune" ne sont actuellement pas définies par des termes. L'introduction et la clarification éventuelle d'autres termes se feront dans le cadre de l'élaboration des PCT Tram lors du prochain cycle de modification (12/2025).
0111	2a Beilage 4	300.1	Annexe 1	Champ d'application partiel « Circulation sans signaux avec assentiment ». Ajouter après le second point : « Lorsque la ligne n'est parcourue que par un seul train »	Sur une ligne avec croisements, dépassements et circulation de plusieurs trains, ne pas rajouter cette indication complémentaire permettrait à un.e mécanicien.ne de locomotive de rouler selon son horaire et par exemple de risquer de rattraper un convoi circulant devant lui.elle.		N	renvoi au numéro courant 0075

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0113	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Clarifier le terme « être en service » qui est sujet à interprétation	Un train prêt au départ sur la voie de sa gare initiale, le véhicule est en service en tête. Une composition enclenchée durant la nuit sur la voie de départ, le véhicule est également en service en tête.	m	R	L'OFT est d'avis qu'avec la formulation "À partir du moment où le dérangement survient, le véhicule peut être <u>en service</u> comme véhicule de tête au maximum 6 heures avec un contrôle de la marche des trains défectueux." est suffisamment précis et ne laisse aucune marge d'interprétation.
0114	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Ajouter : « Le cumul des pannes du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête et de la panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête sans présence d'un MEC supplémentaire sont strictement interdits	Il nous semble nécessaire d'introduire cette restriction afin de garantir un arrêt possible par un système de sécurité.		N	renvoi au numéro courant 0115
0115	4 Nr. 2.20	300.9	10.4	Ajouter : « Le cumul des pannes du contrôle de la marche des trains du véhicule de tête et de la panne du dispositif de sécurité du véhicule de tête sans présence d'un MEC supplémentaire sont strictement interdits	Il nous semble nécessaire d'introduire cette restriction afin de garantir un arrêt possible par un système de sécurité.	m	R	Gemeinsam mit der Branche wurde auf Basis der hohen Verfügbarkeiten der Systeme die Grundlagen zu den beiden Regelungen erarbeitet. Im Rahmen der gemeinsam gemachten Risikoabschätzungen hat sich eine zusätzliche Regelung beim Ausfall beider Systeme nicht aufgedrängt. Es liegt jedoch in der Kompetenz der EVU, Regelungen zu erstellen, die einen höheren Grad an Sicherheit aufweisen, als derjenige in den FDV. Les bases des deux réglementations ont été élaborées en collaboration avec la branche sur la base des disponibilités élevées des systèmes. Dans le cadre des évaluations de risques effectuées en commun, une réglementation supplémentaire ne s'est pas imposée en cas de pannes des deux systèmes. Il est toutefois de la compétence de l'ETF d'établir des réglementations présentant un degré de sécurité plus élevé que celui prévu dans les PCT.
0116	1	Alle	Div.	Die FDV als hoheitliche Vorschrift (Verordnung auf Amtsebene) nutzen dieselbe Sprache wie Gesetzestexte. Die FDV sind vorwiegend in männlicher Form gehalten. Selbstverständlich ist jeweils die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechtes, angesprochen. Die entsprechende Generalklausel wird heute nicht mehr als geschlechtergerechte Sprache verstanden. Es soll daher eine Lösung gefunden werden, die eine geschlechtergerechte Sprache erlaubt, ohne die FDV unleserlich zu machen oder die eine Totalrevision der FDV bedingt.	Die FDV müssen für den Endanwender lesbar und verständlich bleiben. Insbesondere für das Ausbildungspersonal, welches die Inhalte der FDV Stufengerecht an das Fahrpersonal vermittelt, müssen die Inhalte klar, deutlich und unmissverständlich sein. Durch die Verwendung von Abkürzungen in den FDV wird der Lesefluss gehemmt oder gar unterbrochen. Für den Lesenden bedeutet dies eine Erschwerung der Verständlichkeit; Ein Satz muss mehrmals gelesen werden, bis der Inhalt verstanden wird. Vorschlag: Lokführer = Lokführendes Personal Rangierer = Rangierendes Personal Rangierleiter = Rangierleitendes Personal Zugbegleiter = Zugbegleitendes Personal		N	Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0117	FDV 2020	300.4	4.2	«Umfang der Zuguntersuchung»: Eigene Artikelnummer für technische- und betriebliche Zuguntersuchung (z.B. 4.2.1 / 4.2.2)	Die Auszubildenden für fahrdienstliche Funktionen sowie die Verfasser von Betriebsvorschriften hätten je eine Artikelnummer, um entsprechende thematische Inhalte zuordnen zu können.	r	R	Die Aufteilung von Aufgaben im Rahmen der Zuguntersuchung erfolgt bereits heute in der Branche uneinheitlich. Eine implizite Vorgabe in den FDV könnte dazu führen, dass die Präzisierungen in den BV der EVU überarbeitet werden müssten und/oder auf Unterziffern aufgeteilt werden müssten. Zudem ist dies ein Bereich indem das EU-Recht keine hoheitlichen nationalen Vorgaben mehr vorsieht.
0118	1	Alle	Div.	Anstelle der Abkürzungen und gendergerechten Erläuterungen sollen im Fliesstext weiterhin die bestehenden Formulierung verwendet werden.	Aus einer Risikobetrachtung und Sicherheitsüberlegungen sollen operative Vorschriften mit unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit des Bahnbetriebs in klarer und deutlicher Sprache, unmissverständlich verfasst sein. Abkürzungen im Fliesstext und fehlende Artikel führen zu unklaren Aussagen und potentiellen Missverständnissen in deren Anwendung. Die FDV entsprechen so nicht mehr der korrekt formulierten deutschen Sprache. Beispiel: Lf meldet Ausfall Fdl. Wem meldet das Lokpersonal den Ausfall des Fahrdienstleiters oder der Fahrdienstleiterin?		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0119	1	300.1	1.4	Il faut : ... certaines désignations sont parfois exprimées à une forme correspondant à un genre particulier.	La première phrase n'est pas compréhensible : ...certaines désignations sont parfois à une forme correspondant à un genre particulier.	r	A	Der Text der Ziffer 1.4 wurde überarbeitet (Version d = Bezeichnungen in den Fahrdienstvorschriften sind teilweise in einer geschlechterspezifischen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihrer Geschlechtsidentität. 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.) Le texte du chiffre 1.4 a été modifié (version d = Bezeichnungen in den FDV sind teilweise in einer geschlechterspezifischen Form gehalten und gelten für die die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihrer Geschlechtsidentität. / f = Les désignations dans les PCT sont parfois formulées sous une forme spécifique au genre et s'appliquent à la personne qui exerce la fonction, indépendamment de son identité de genre. Les abréviations utilisées pour les fonctions sont celles qui sont associées aux définitions correspondantes. La signification de l'abréviation par rapport au singulier et au pluriel est évidente en raison du contexte).
0120	1	300.1	2.5.2	Funktion «Instruierte Person» präzisieren mit der Ergänzung der konkreten Fachrichtung «elektrische Anlagen»	Die Funktion «Instruierte Person» wird durch verschiedenen Fachrichtungen heute bereits in unterschiedlichen Formen angewendet. Um Missverständnisse zu verhindern soll die Fachrichtung in der Funktion ergänzt werden. Referenz bilden die AB-EBV Anhang 4.		N	Verweis auf Laufnummer 0023

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0121	1	300.1	2.5.2	Funktion «Sachverständige Person» präzisieren mit der Ergänzung der konkreten Fachrichtung «elektrische Anlagen»	Die Funktion «Sachverständige Person» wird durch verschiedenen Fachrichtungen heute bereits in unterschiedlichen Formen angewendet. Um Missverständnisse zu verhindern soll die Fachrichtung in der Funktion ergänzt werden. Referenz bilden die AB-EBV Anhang 4.		N	Verweis auf Laufnummer 0023
0122	1	300.1	2.5.2	Begriff "sachverständige Person" Neuer Text: 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 Die Begriffserklärung in der R RTE 20600 unterscheidet sich im Wort Bildung (statt Grundausbildung). Gleiches soll überall auch identisch benannt werden.			N	Verweis auf Laufnummer 0023
0123	1	300.1	2.9.3	RL, RA und der FDL mit Aufsichtsfunktion benötigen eine Mundpfeife. ZBE benötigt eine Mundpfeife und eine Taschenlampe.	Schrillpfeife ist mit modernem Rollmaterial nicht mehr zweckmässig oder bei gewissen EVU die Anwendung nicht mehr erlaubt. Könnte daher als obligatorischer Ausrüstungsgegenstand weggelassen werden. Somit steht es EVU, welche die Abfahrterlaubnis gemäss 300.2 / 5.6.2 anwenden frei, die Schrillpfeife weiterhin abzugeben und die anderen EVU damit zu entlasten.	m	A	Die Formulierung ist nicht mehr zeitgemäss, die kleine Anpassung "streichen der Schrillpfeife" kann umgesetzt werden.
0124	1	Alle	Div.	Vereinheitlichung der Begriffe «Allgemeines», «Grundsatz» usw. soll entlang dem Leitfadens für die Ausarbeitung von Erlassen des Bundes einheitlich über die Eisenbahngesetzgebung erfolgen. Vorschlag: «Grundsatz»	Einheitlichkeit und Widerspruchsfreiheit gemäss Leitaden für die Ausarbeitung von Erlassen des Bundes	r	R	R 300.1 wurde in Grundlagen umbenannt, weil diese Bestimmungen für alle Teil-GB relevant sind. Eine weitere Harmonisierung müsste bei einer Totalrevision der FDV erfolgen.
0125	1	300.1	2.5.2	Auf Französisch z.B. immer: "la personne ..." = "die Person ..."	Personenbezeichnungen sollten womöglich immer gleich formuliert werden: dies vereinfacht das Lesen. Ein mal von "la personne" = die Person, sonst "le membre du personnel" = das Angestellte, "l'agent" (ohne Anpassung) = der Mitarbeiter oder Verantwortliche, resp. Mitarbeiter (ohne Anpassung) führt zu kompliziertere Formulierung und erschwert das Lesen sowie das Verständnis.	r	A	Der Input wird im Rahmen der französischen Version des R 300.1 bearbeitet. Generell ist die Thematik in der Laufnummer 0037 behandelt.
0126	1	300.1	2.3	Kapitel bereinigen analog Kapitel 2.5.1	In der ITA Version sind einige Abkürzungen Maskulin+Feminin, andere nur Maskulin.	m	A	In der italienischen Sprache ist der Umgang mit den geschlechterspezifischen Aspekten anders als in der deutschen Sprache. Z.B. gilt der Begriff Capomovimento für m/f gleich, nur der Artikel ändert. Dies wird in der gewählten Lösung wenig sichtbar. Vgl. dazu die Laufnummer 0037
0127	1	300.1	2.3	ACCT : Utiliser une autre abréviation, par exemple AT (qui était d'usage pour désigner les agents de train).	ACCT : abréviation utilisée en français pour désigner les aspirants CCT.	m	A	L'input est juste, l'OFT adaptera l'abréviation (nouveau = AT)
0128	1	300.1	2.3	MMI = Interfaccia uomo-macchina	Dicitura "Superficie di lavoro uomo-macchina" non comprensibile		N	Riferimento al numero sequenziale 0042

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0129	1	300.1	2.3	proposition DISEC	Abkürzung DISPO: cette abréviation n'est pas adaptée fait penser à DISPOnible comme les DISPO Zug En allemand SIDI. Die Abkürzungen sind nicht alle gleich. Nicht konsistent mit den RTE20100 und zwischen den KOSEB Agr II und IV. R RTE 20100: SIDI FR keine Abkürzung, IT: Dispo	m	R	Lors des modifications de la version française des PCT A2024, il a été constaté que l'utilisation de l'abréviation « DISEC » n'est pas judicieuse et peut être confondue avec « DSEC » direction de la sécurité (La DSEC établit le DISEC) L'abréviation « DISPO » est maintenue en français ; elle est déjà utilisée couramment sur les différents chantiers.
0130	1	300.1	2.5.1	Wie auf DE "centrale di tratta (Radio Block Center, RBC)	ITA: 2.3) RBC = Centrale di tratta (Radio Block Center) 2.5.1) centrale di tratta (RBC)	r	A	Viene implementato sia in i, sia in f.
0131	1	300.1	2.5.1	Regelmässige Fahrten = "circulations régulières" Fakultative Fahrten = "circulations facultatives"	Fahrt, Regelmässige und fakultative Fahrten: Französische Übersetzung entspricht nicht der deutschen und italienischen Version sowie den Extrafahrten und fahrplanmässigen Fahrten in fr, keine Unterscheidung ob Zug oder Rangierfahrt	r	A	L'input est juste, l'OFT adaptera en conséquence.
0132	FDV 2020	300.1	2.5.1	voie de cul-de-sac anstatt cul-de-sac de sécurité	Stumpengleis in Französisch	r	R	Le terme "cul-de-sac de sécurité" est juste (il n'y a pas d'argumentation dans l'input).
0133	1	300.1	Anlage 1	Die Zuweisung Zuteilung der Funktionen nach FDV an das betreffende Personal liegt in der Verantwortung der ISB und EVU	Bei der aktuellen Formulierung wird das Wort «Zuteilung» im gleichen Abschnitt für unterschiedliche Zwecke verwendet, was zu Missverständnissen führen kann.	r	A	Die Feststellung ist korrekt. Der Begriff Zuteilung wird verwendet, wenn das BAV eine Zuteilung (Teil-Geltungsbereiche, Funktionen, Auswirkungen EU-Recht) vornimmt. Im erwähnten Satz ist es jedoch Aufgabe der ISB/EVU die Funktionen dem Personal zuzuweisen. (Die Basis dafür bilden die Ziffern 1.2.x, welche fordern, dass aus den Betriebsvorschriften klar sein muss, was, wo, für wen Anwendung findet.)
0134	1	300.1	2.5.1	MMI = Interfaccia uomo-macchina	MMI dicitura differente rispetto al punto 2.3		N	Riferimento al numero sequenziale 0042
0135	1	300.1	2.5.1	catégories de trains -> types ou genres de trains	Les termes "catégorie de train" (Zugreihe) et "catégories de trains" (Zuggattungen) sont à l'oral en français identiques et cela va prêter à confusion.	r	A	L'input est juste, l'OFT adaptera "Zuggattung" en "type de train".
0136	1	300.1	2.5.1	trains ou mouvements de manoeuvre réguliers -> circulations régulières trains ou mouvements de manoeuvre facultatifs -> circulations facultatives	Sous-catégories de "convoi". En allemand et en italien, il n' y a pas de distinction entre trains et mouvements de manoeuvre pour les circulations ordinaires. En français, cela doit être identique.		N	renvoi au numéro courant 0131
0137	1	300.1	2.5.1	IT : Keine Veränderung. Weiterhin "categorie" verwenden.	IT: categorie di treni (Heute schon categorie, specie ist eher für Arten von Tieren/Menschen.) TSI spricht auch nicht von specie.	m	R	Categorie di treni (Zugreihe) non è la stessa cosa come specie di treni (Zuggattung). Il termine "Zuggattung" viene già tradotto con "Specie di treni", ad esempio R300.1 cifra 4.2 (A2020).
0138	1	300.1	2.5.2	trains ou mouvements de manoeuvre réguliers -> circulations régulières trains ou mouvements de manoeuvre facultatifs -> circulations facultatives	Sous-catégories de "convoi". En allemand et en italien, il n' y a pas de distinction entre trains et mouvements de manoeuvre pour les circulations ordinaires. En français, cela doit être identique.		N	renvoi au numéro courant 0131
0139	1	300.1	2.5.2	Abréviation à rajouter au §2.3	Frein d'immobilisation: l'abréviation PMS ne figure pas dans liste des abréviations.	m	R	En principe, les abréviations doivent figurer dans la liste des abréviations. Les termes tels que PMS, PCT ou Dir. DE-PCT, qui n'apparaissent que sporadiquement et ne font pas partie des réglementations opérationnelles, sont insérés à la première mention après le terme écrit en toutes lettres.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0140	1	300.1	2.5.2	F: ..., un CS assumant la fonction de CDC peut être engagé	Begriffserklärung für AKO/COC stimmt in Deutsch und Französisch nicht überein. D: ..., kann ein SC als AKO eingesetzt werden F: ..., un CS assumant la fonction de CDC doit être engagé Gemäss 300.12 / 3.2.7 gibt es nicht kein Pflicht ein AKO einzusetzen. Siehe auch nachfolgender Kommentar zu diesem Begriff.		N	renvoi aux numéros courants 0046 und 0142
0141	1	300.1	2.5.2	Beispiel aus RTE 20100: Arbeitsstellen-Koordinator / -Koordinatorin SC, der auf einem oder mehreren gesperrten Gleisabschnitten mit mehreren Arbeitsstellen Koordinationsaufgaben wahrnimmt.	Begriffserklärung für AKO: Diese ist keine Erklärung der Rolle "AKO" aber eher eine Bestimmung, die schon im R 300.12 Ziffer 3.2.7 steht. Es ist die einzige Erklärung, die so formuliert ist. Hier sollte eine kurze Erläuterung der Rolle "AKO" stattfinden.		N	Verweis auf Laufnummer 0046
0142	1	300.1	2.5.2	lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites, un CS assumant la fonction de COC doit être engagé, pour autant que des mouvements de manoeuvre soient prévus	lorsque plusieurs chantiers se trouvent sur des voies interdites, un CS assumant la fonction de CDC <u>doit être engagé</u>	m	A	L'input est juste, l'OFT adaptera en conséquence ("peut être engagé").
0143	1	300.1	2.5.1	capo della sicurezza	Dicitura "capa della sicurezza" non utilizzata in Italiano	m	R	Benché venga raramente utilizzato in pratica, viene implementato per correttezza.
0144	1	300.1	2.5.2	remplacer "personnel" par "la personne responsable"	Chef de la sécurité : personnel		N	renvoi au numéro courant 0037 concerne la version française du 300.1
0145	1	300.1	2.5.2	"- signal de barrage ou signal nain"	Le terme de barrage est décrit dans le 300.1 également. Le risque de mélange entre un signal de barrage (qui n'est pas expliqué) et le barrage tel que mentionné dans le 300.1 existe (Altlast)	m	R	Die Eingabe enthält keinen Vorschlag und auf Grund der Eingabe kann auch kein Verwechslungsrisiko erkannt werden.
0146	1	300.1	2.5.2	Définition d'imbrication	Elle est toujours aussi incompréhensible en français.	r	R	La demande ne contient aucune proposition et la terminologie correspond à la version allemande. De plus, la thématique - lorsqu'elle se présente dans la pratique - est compréhensible.
0147	1	300.1	2.5.2	Gare de référence : la gare dans laquelle le personnel roulant...	Le personnel roulant comprend selon définition le MEC et l'EMAN. L'EMAN n'est pas concerné par le respect des heures de départ dans une gare de référence.	m	R	Dans la pratique, l'EMAN n'a pratiquement jamais à tenir compte d'une heure de départ dans une gare de référence, raison pour laquelle cette demande n'est pas prise en compte
0148	1	300.1	2.5.2	La tournure de phrase n'est pas claire. Mieux : "On distingue les modes d'exploitation : surveillance intégrale, surveillance partielle ou sans surveillance".	mode d'exploitation : « ... surveillance intégrale, avec surveillance partielle et sans surveillance.	r	R	Die französische Version entspricht der deutschen Fassung. Die Einheitlichkeit der Sprachversionen wird stark berücksichtigt, zumal hier kein konkretes Risiko für ein Missverständnis festgestellt werden kann. La version française correspond à la version allemande. L'uniformité des versions linguistiques est prise en compte, d'autant plus qu'aucun risque concret de malentendu n'a été constaté.
0149	1	300.1	2.5.2	Anpassung der Begriffe an Appendix J der TSI OPE	Die Begriffe "Zug" und "Triebfahrzeug" sind im Appendix J der TSI OPE abweichend zu den FDV definiert. Die Begriffe sind nicht in der Liste des TP3 aufgeführt	m	R	Harmonisieren von Begrifflichkeiten FDV - TSI OPE wird zu einem späteren Zeitpunkt angegangen, da voraussichtlich erst die nächste TSI OPE diesbezüglich einen relativ stabilen Stand haben wird. Vorbehalten bleibt der Umgang mit ungleichem Sprach-/Wortgebrauch zwischen den Sprachen der Schweiz (d, f, i) und den entsprechenden Sprachen in der EU (d, f, i).

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0150	1	300.1	2.9.2	Wortlaut aus I-30111 übernehmen.	Thema: Bahnhöfe Die Ziffer «Signalmittel der Bahnhöfe» ist mit I-30111 ersetzt worden. Wortlaut I-30111 lässt zu, dass die aufgeführten Mittel nur während der örtlichen Besetzung bereitzuhalten sind. Damit kann der Aufwand zum Sicherstellen, dass die Lampe im Bedarfsfall funktioniert, reduziert werden, weil diese vom vor Ort eingesetzten Personal mitgeführt wird. Gleichzeitig benötigt es weniger Material, wenn dieses mitgeführt wird, als wenn jeder vor Ort bedienbare Bahnhof damit ausgerüstet werden muss (Kosten- und Personaleffizienz).	m	A	Text aus I-30111: "In Bahnhöfen ist während der örtlichen Besetzung bereitzuhalten: • eine Laterne oder eine Taschenlampe mit weissem und rotem Licht • eine rote Signalfolge • eine rote Haltsignal-Scheibe" -> Soll so in FDV übernommen werden.
0151	3	300.1	2.10.3	KGB & EGB sind CH-Spezialitäten; EU kennt EGB nicht, dafür HGB ab 250 km/h. Kann daher kaum eine Konformitätsvermutung sein.	KGB / EGB sollten als NNTV eingegeben werden.	m	R	Gerade weil die Unterscheidung KGB / EGB nicht mit EU-Recht konform ist, muss die Regelung KV sein. Dies bedeutet, dass die ISB selbst entscheiden, ob sie diese Regelung anwenden oder nicht. (Hier wohl auf Grund von ETCS - wie in CH gebaut - zwingend, jedoch nicht auf Grund der FDV). Betrifft R 300.1 / 4.6.3/4 (2020) / 2.10.3 (EiK)
0152	1	300.1	Annexe 1	Anschlussgleisbetreiberin...? analog Infrastrukturbetreiberin oder ggf. Anschlussgleisbetreibende. Bitte überprüfen.	T-GB Ausschliesslich Rangierbewegungen [...] die zuständige ISB (bzw. Anschlussgleisbetreiber) explizit [...]	r	A	weibliche Form wird verwendet.
0153	3	300.1	Anlage 2	Im R 300.1 bei den Abkürzungen oder in einem separaten Abkürzungsverzeichnis zur Tabelle im Anlage 2 unbedingt alle verwendeten Abkürzungen ergänzen! Sonst ist die Vorschrift kaum lesbar und es entstehen Missverständnisse.	Anlage 2 zur R 300.1 Auswirkungen des europäischen Rechts. Es sind nicht alle Abkürzungen für den Leser und Anwender erklärt (speziell auch für neue Anwender, Ausbildung und Wissenserhalt) zB. fehlen die Erklärungen der Abkürzungen: - TSI OPE - TSI - OPE - VERW Etc Ferner fehlt die Bezeichnung der Abkürzung und Erklärung der Beilage 3 der "RL BV-FDV" (auf Seite 61)	r	R	Da Abkürzungen ausschliesslich in Anlage 2 zu R 300.1 vorkommen, sollen diese dort das erste Mal ausgeschrieben werden und danach innerhalb der Anlage 2 verwendet werden. Da diese Abk. die Endnutzenden nicht (kaum) betreffen, ist von der Aufnahme in das Verzeichnis der Abk. und Begriffe abzusehen. (TSI soll in Einleitungssatz ausgeschrieben werden). Input (letzter Satz) zu RL BV-FDV wird unter 0186 behandelt.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0154	4 Nr. 2.6	300.2	2.3.4	Die vorgeschlagene Ergänzung "[...]ohne Warnung ausgehende Zugbeeinflussung [...]" sollte aufgenommen werden, um den beschriebenen Widerspruch zu verhindern.	Rückmeldungen des Lokpersonals zeigen immer wieder, dass bei R 300.2, Ziffer 2.3.4 Interpretationsspielraum besteht, was mit dem Begriff "Zugbeeinflussung" gemeint ist. So kann es als risikominimierende Massnahme sinnvoll sein, eine Langsamfahrstelle mit einer Geschwindigkeitsüberwachung auszurüsten. Sind nun aufgrund der konkreten Situation (Bahnhof/Haltestelle) auch Wiederholungssignale erforderlich, kann es notwendig sein, auch an dieser Stelle nochmals ein Streckengerät der Zugbeeinflussung zu platzieren, welches z. B. für strtende oder wendende Züge die für die Geschwindigkeitsüberwachung benötigten Daten (jedoch keine Warnung) überträgt. Damit entsteht aber ein Widerspruch zu der Aussage der FDV "Als Wiederholungssignal wird verwendet: - ein zweites Vorsignal, jedoch ohne Zugbeeinflussung [...]".	m	A	Der Widerspruch in den FDV R 300.2 in Ziffer 2.3.4 im Text unter dem Abschnitt «Allgemeines» "[...] Als Wiederholungssignal wird verwendet: - ein zweites Vorsignal, jedoch ohne Zugbeeinflussung [...]" kann nachvollzogen werden und wird im Sinne der Eingabe korrigiert. In der Konsequenz ist im selben Abschnitt auch ein weiterer Text zu ergänzen [...] folgendes zu beachten: - ein zweites Vorsignal, jedoch ohne Warnung ausgehende Zugbeeinflussung, wenn dieses vor der Langsamfahrstelle steht. [...].
0155	4 Nr. 2.1	300.2	2.6.6	.. über den einzustellenden Kommunikationskanal bzw. ...	... über den einzustellenden Funkkanal bzw.....		N	Verweis auf Laufnummer 0059 und 0161
0156	4 Nr. 2.1	300.2	2.6.6	Neu: Funkkanaltafel L'indicateur de canal de communication informe le MEC sur le canal de la radio à utiliser ou... (texte en rouge à supprimer). Le terme Canal radio est remplacé par canal de communication.			N	Verweis auf Laufnummer 0059 und 0161
0157	4 Nr. 2.1	300.2	2.6.6	DB-Netz (RiL301) = «GSM-R-Funknetztafel» (gemäß EN 16494 DE) ÖBB: «Orientierungstafel "Zugfunk"»	Wording "Kommunikationskanal-Tafel" stimmt nicht mit dem Wording in der EN 16494:2022 überein (GSM-R-Funknetztafel). Ist es sinnvoll, 2024 einen neuen Begriff einzuführen, der 2025 angepasst werden muss?		N	Verweis auf Laufnummer 0172
0158	3	300.3	8.3	Diese Vorgabe gilt neu nur für Zugfahrt. Die Rangierbewegung ist zu Ergänzen, da bspw. bei mehreren Rangierbewegung über das Verkehren der anderen Rangierbewegungen protokollpflichtig zu Verständigen ist.	Bei mehreren Rangierbewegung ist über das Verkehren der anderen Rangierbewegungen protokollpflichtig zu Verständigen	m	A	Der 1. Absatz bleibt unverändert und ist weiterhin generell gültig (nicht nur für Züge). Der 2. (neue) Absatz beschränkt sich auf Züge. Dies kann auf alle Fahrten ausgedehnt werden, da nur in wenigen Fällen eine protokollpflichtige Übermittlung an Rangierbewegungen (RaBe) erfolgt. Text: "...muss sich der Zug die Fahrt im Stillstand befinden..." Das Vorgehen bei mehreren RaBe ist ausreichend geregelt; R 300.4 / 2.3.1 (im Bhf) / 4.4.1 (auf der Strecke) / 5.5.1 (gesperrte Gleise).
0159	4 Nr. 2.1	300.3	9.2	Einsatz von mobilen Kommunikationsmitteln	Im Titel Funksystemen ersetzen		N	Verweis auf Laufnummer 0059
0161	4 Nr. 2.1	300.3	10.2.4	"Lors de l'utilisation de la radio des travaux pour les transmissions entre la sentinelle et le protecteur".(ça ne devrait pas être SENT et PROT?)		r	A	Cet input a été traité et pris en compte dans le cadre de la mise au point des thèmes structurels.
0162	4 Nr. 2.1	300.5	3.7.3	Besteht zwischen... und LF eine fermündliche Kommunikationsverbindung/Verbindung, beträgt die...	Unvollständiger Satz, "Funkverbindung" nicht ersatzlos streichen sondern ersetzen z.B. durch Kommunikationsverbindung oder Verbindung.		N	Verweis auf Laufnummer 0098

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0163	FDV 2020	300.5	4.3.5	Il faudrait écrire : « ... Ensuite, au plus tôt après 20 secondes, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale en queue du train ... »	Il y a une erreur dans le chiffre 300.5 - 4.3.5 Essai du frein des véhicules moteurs remorqués équipés du frein complémentaire L'erreur est uniquement en français ou le texte dit : « ... Ensuite, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale au plus tôt après 20 secondes en queue du train ... » Cela laisse penser que lorsque l'on entreprend le serrage rapide il n'y a pas lieu d'attendre les 20 secondes. En allemand : « ... Anschliessend ist frühestens nach 20 Sekunden eine Schnellbremsung einzuleiten oder der Kupplungshahn der Hauptleitung am Zugschluss zu öffnen ... »	r	A	Die Formulierung in f kann missverständlich interpretiert werden. Deshalb wird diese wie folgt angepasst: Ensuite, au plus tôt après 20 secondes, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale en queue du train. La formulation en français peut être interprétée de manière ambiguë. C'est pourquoi elle sera adaptée comme suit : Ensuite, au plus tôt après 20 secondes, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale en queue du train.
0164	4 Nr. 2.19	300.9	3.6	Quest'ultimo assicura per quanto possibile l'itinerario ed impartisce al macchinista o al capomanovra, con obbligo di quietanza, l'ordine di proseguire la corsa.	Proposta di soluzione: L'eliminazione della parte "assicura per quanto possibile l'itinerario" quale soluzione non è secondo noi funzionale e può creare difficoltà di comprensione. Proponiamo di non modificare la frase.	m	R	L'obiettivo della modifica è proprio quello di eliminare questa parte della frase, in quanto l'assicurazione del percorso è una parte esplicita del processo chiave in caso di perturbazioni (R 300.9 cifra 2.3.1).
0165	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Gemäss I-FUB 11/22 personel spécifiquement examiné personale adeguatamente formato	Il est mentionné: "personnel examiné en conséquence". Peut être interprété de manière large, mériterait une définition.	m	R	Verweis auf Laufnummer 0066.
0166	4 Nr. 2.20	300.9	10.4	Les courses directes vers l'installation de maintenance sont également autorisées après 6 heures, à condition qu'un collaborateur instruit pouvant arrêter le train en cas d'urgence soit présent dans la cabine de conduite.	Dernière phrase en français pas optimale : Les courses directes vers l'installation de maintenance sont également autorisées après 6 heures, à condition qu'un collaborateur instruit soit présent dans la cabine de conduite, pouvant arrêter le train en cas d'urgence.	r	A	La traduction sera encore vérifiée avant la publication des PCT 2024.
0167	3	300.9	11.3.4	Präzisieren wer die für diesen Defekt die maximal zulässige Geschwindigkeit festzulegen hat.	Bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen: ..für diesen Defekt maximal zulässigen Geschwindigkeit... Für eine einheitliche Regelung sollte festgelegt werden, dass dies durch ISB erfolgt.		N	Verweis auf Laufnummer 0055
0168	3		2.2.1	Eine IOP-Bahn soll Regelungen aus dem NIOP-Teil-Geltungsbereiche ohne Abweichungsantrag zu den FDV anwenden können.	Analog KV sollen Regelungen aus dem Teil-Geltungsbereich NIOP ebenfalls im Teil-Geltungsbereich IOP angewendet werden können ohne Abweichung zu den FDV.	m	R	(Input bezieht sich auf 2.2.1 des WEB TSI OPE) Das übergeordnete Ziel ist, die Vielfalt von nationalen Spezialitäten auch bei Class B-Systemen (Aussensignalisierung) auf dem IOP-Netz zu verringern. Daher ist für IOP-Bahnen die Verwendung von Regelungen aus dem NIOP Teil-Geltungsbereich nur über den Antrag von Abweichungen möglich. (zusätzlich Verweis auf Laufnummer 0088)
0169	3	300.9	11.3.5	Begriffe Lokpfeife und akustisches Warnsignal harmonisieren	300.1 / 2.5.2 Lokpfeife: die Einrichtung auf dem Triebfahrzeug und auf dem Steuerwagen zur Abgabe von akustischen Signale 300.9 / 11.3.5 Ausfall des akustischen Warnsignals	m	A	Auf Grund der FDV und der spezifischen Nutzung des Begriffes Warnsignal (3 x rot) soll hier der schweizerische Begriff "Lokpfeife" weiterhin verwendet werden. Die Definition in R 300.1 beinhaltet auch andere Einrichtungen zur Abgabe akustischer Signale.
0170	3	300.9	11.3.5	Bei einem Ausfall des akustischen Warnsignals hat der LF den FDL über den Ausfall zu informieren.	"Bei einem Ausfall des akustischen Warnsignals hat LF FDL über den Ausfall zu unterrichten." Formulierung "unterrichtet" ist fehl am Platz		N	Verweis auf Laufnummer 0018

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0171	3	300.9	11.3.6	"der LF informiert den FDL, sobald der Zug zur Weiterfahrt bereit ist. Ist keine Instandsetzung möglich, darf die Zugfahrt nicht fortgesetzt werden, ausser eine Sonderregelung wurde zwischen FDL und LF vereinbart."	Formulierung "unterrichtet" ist fehl am Platz. Satz etwas holperig. Artikel sind im ersten Satz notwendig. Der zweite kommt ohne aus	m	R	Der Hintergrund dieser Regelung aus der TSI OPE besteht darin, dass der FDL eine Gesamtsicht über die Situation hat (z.B. Abschnitte mit Handrückmeldung). Es steht jedoch den EVU und den ISB frei, in den Betriebsvorschriften konkrete Handlungsanweisungen aufzunehmen. Auf eine detailliertere Regelung verzichtet das BAV, da dadurch eine Inkonsistenz (auf Ebene hoheitliche Regelungen) mit EU-Recht entstehen würde. zusätzlich Verweis auf Laufnummer 0018
0172	4 Nr. 2.1	300.10	3	DB-Netz (RiL301) = «GSM-R-Funknetztafel» (gemäss EN 16494 DE) ÖBB: «Orientierungstafel "Zugfunk"» harmonisierte Begriffe dienen der Interoperabilität	Formulare / FO für RadS / Anzeige einer Gleissperrung / Musterseite Streckentabelle Wording "Kommunikationskanal" stimmt nicht mit dem Wording in der EN 16494:2022 überein (GSM-R-Funknetztafel). Ist es sinnvoll, 2024 einen neuen Begriff einzuführen, der 2025 angepasst werden muss?	m	R	Der Begriff "Kommunikationstafel" ist systemunabhängig und von der Bedeutung her klar, so dass dieser auch bei Anpassungen europäischer Vorgaben Bestand haben sollte. Der Begriff "Kommunikationskanal" (Streckentabelle) hingegen, soll auf "Kanal" gekürzt werden, da das entsprechende System bereits in der Spaltenüberschrift ersichtlich ist und folglich klar ist, dass es sich um das Kommunikationssystem handelt. zusätzlich Verweis auf Laufnummer 0209
0173	4 Nr. 2.22	300.14	2.3.7	Der Lokführer hat die Wirkung der Luftbremse zu prüfen: - nach der Ausfahrt - aus dem Ausgangs- oder Wendebahnhof - (...)	Bremsprobe auf Wirkung bei Zügen: "unmittelbar" streichen. Ermöglicht risikoorientiert flexible Vorgehen bei modernen Triebzügen	m	R	Die Eingabe bezieht sich nicht auf eine in der Einbindung interessierter Kreise vorgesehene Änderung, weshalb das BAV den materiellen Gehalt aufnimmt und in einem späteren Änderungszyklus FDV analysieren wird.
0174	4 Nr. 2.23	300.15	2.6	... au moyen d'une cible verte et blanche ou de nuit par un feu vert, situé de manière uniforme soit à l'avant soit à l'arrière. ...	.. au moyen d'une cible verte et blanche ou par un feu vert, de nuit, par un feu vert situé de manière uniforme soit à l'avant soit à l'arrière. ...	m	R	La demande avec proposition de texte correspond au texte des PCT A2020, le texte proposé pour A2024 a été inscrit dans la colonne "justification". Aucune raison n'est donnée pour justifier qu'aucune modification ne soit apportée aux PCT 2020.
0175	3		2.1.2	Diese Aussage ist nicht korrekt. In der Anlage I fehlen Bahnübergangsanlagen, bei welchen immer auch nationale Strassenverkehrsgesetze mit betrachtet werden müssen. Gilt das jetzt als KV oder NNTV I?	Diese Bereiche und die offenen Punkte sind in der TSI OPE in der Anlage I abschliessend aufgelistet.	m	R	(Input bezieht sich auf 2.1.2 des WEB TSI OPE) Die Beurteilung richtet sich nach der Perspektive der Eisenbahn. D.h. die Sicht der Strassenbenützer sind hier nicht betrachtet. Für das Befahren von Bahnübergangsanlagen ist für die Eisenbahn das SVG nicht zu beachten. SVG ist "nur" im Strassenbahnbetrieb zu beachten, weshalb dieser auch als "NIOP" deklariert wird.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0176	1	300.1	1.2.4	"Anwendung der FDV in Anschlussgleisen und Unterhaltsanlagen "	Anschlussgleisbetreiber sind gemäss BAV dem GÜTG/GÜTV zuzuordnen. Bei den Unterhaltsanlagen ist dem nicht so. Die Rolle des Rollmaterialhalters, welcher kein EVU und keine ISB sein muss, sollte berücksichtigt werden. Praxisbeispiel Samstagen mit Unterhaltsanlage und Anschlussgleis Vanoli.	m	R	Die hier angesprochene Aufteilung zwischen ISB und EVU basiert wohl auf Art. 62 EBG, welcher sich im Kapitel Trennung von Verkehr und Infrastruktur befindet. Dabei geht es in erster Linie um die finanzielle Verantwortung. Die Sicherheitsverantwortung basiert auf Art. 5 (SiGe) EBG und Art. 8c und 8e (SiBe). Art. 63 EBG besagt, dass der Betrieb der Infrastruktur auch Betrieb und Unterhalt der ...Anlagen .. nach Art. 62 beinhaltet. Gestützt darauf und auf Art. 1 Abs. 3 Bst c NZV in Verbindung mit Ziffer 6.1 der "Richtlinie zum Erlangen von Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung sowie Sicherheitsgenehmigung" kann gefolgert werden, dass der Betrieb dieser Infrastruktur im Rahmen der SiBe des EVU nachgewiesen werden kann. Folglich sind Unterhaltsanlagen im Geltungsbereich der FDV nach Ziffer 1.2 enthalten. Zudem würde die Aufnahme von «Unterhaltsanlagen» in 1.2.4 zu falschen Umkehrschlüssen (z.B. für Abstellanlagen) führen.
0177	1	300.1	1.2.4	"Für die verkehrsseitigen Aspekte ist in der Regel ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Führen Anchiesser Fahrten selbst durch, obliegt ihnen diese Verantwortung. Anschlussgleisbetreiber und Besitzer von Instandhaltungsanlagen können Fahrten in eigener Verantwortung durchführen. "	Anschlussgleisbetreiber sind gemäss BAV dem GÜTG/GÜTV zuzuordnen. Bei den Unterhaltsanlagen ist dem nicht so. Die Rolle des Rollmaterialhalters, welcher kein EVU und keine ISB sein muss, sollte berücksichtigt werden. Praxisbeispiel Samstagen mit Unterhaltsanlage und Anschlussgleis Vanoli.		N	Verweis auf Laufnummer 0176
0178	1	300.1	2.5.2	"Netzbenutzerin: ein Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU, welches den Netzzugang auf fremder einer Infrastruktur beansprucht"	Hier ist klar von einem EVU und nicht von einer ISB im Instandhaltungsverkehr die Rede. Ein EVU besitzt keine eigene Infrastruktur. Infrastrukturbesitzerinnen sind per Definition eine ISB und kein EVU.	m	A	Im Kontext Open Access ist Input korrekt.
0179	1	300.1	2.5.2	"Personal: Beschäftigte eines EBU, dessen Auftragnehmer und Dienstleister sowie vom EBU Beauftragte "	Unterscheidung Auftragnehmer und Dienstleister nicht gegeben. Ansonsten klarer differenzieren.	m	A	Neuformulierungsvorschlag: "Personen, welche in der Sicherheitsverantwortung eines EBU eingesetzt sind"
0180	1	300.1	Annexe 1	Es kann sich dabei auch um klar abgrenzbare Teile einer Infrastruktur handeln, welche durch die zuständige ISB (bzw. Anschlussgleisbetreiber und/oder Unterhaltsanlagen) explizit dem Teil-Geltungsbereich ausschliesslich Rangierbewegungen zugeteilt werden.	Anschlussgleisbetreiber sind gemäss BAV dem GÜTG/GÜTV zuzuordnen. Bei den Unterhaltsanlagen ist dem nicht so. Die Rolle des Rollmaterialhalters, welcher kein EVU und keine ISB sein muss, sollte berücksichtigt werden. Praxisbeispiel Samstagen mit Unterhaltsanlage und Anschlussgleis Vanoli.		N	Verweis auf Laufnummer 0176
0181	1	300.1	2.3	Abkürzung SP und IP ändern in SP FS und IP FS, Vereinheitlichung Abkürzung SB und SV.	Sachverständige Personen gibt es auch bei Fahrbahn- und Sicherungsanlagen. Mit dem Zusatz «FS» (Fahrstrom) ist die Bezeichnung klar und unmissverständlich formuliert. Offenbar ist auch den Erstellern der Excel-Liste (Zuordnungstabelle FDV 2024) eine klare Definition wichtig gewesen. So wurden die Zellen AA13 und AB13 jeweils mit dem Zusatz «schalten und erden» ergänzt. In der Zuordnungstabelle wird ausserdem der Begriff SV statt SP verwendet.		N	Verweis auf Laufnummer 0023

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0182	4 Nr. 2.6	300.2	2.3.4	Die Differenzen zwischen RTE 20410 und FDV sind in die FDV aufzunehmen: Aufnahme der Beispiele gemäss RTE 20410, bei welchen ein Vorsignal Langsamfahrstelle auf die Zugbeeinflussung ohne «Warnung» erfolgt.	Aktuell gibt es zwischen RTE 20410 und FDV Differenzen hinsichtlich des Ansprechens der «Zugbeeinflussung» bei einem Vorsignal Langsamfahrstelle. Als Beispiel: Bei einer Langsamfahrstelle mit gleicher oder tieferer Geschwindigkeit als die Bahnhofsgeschwindigkeit oder Streckengeschwindigkeit, erfolgt beim Vorsignal Langsamfahrstelle keine Quittierung der Warnung. Die Regelung gemäss RTE 20410 ist nicht in den FDV enthalten und somit auch dem fahrenden Personal nicht bekannt. Dies führt in der Praxis regelmässig zu Unklarheiten.	m	R	Der Vorschlag der Branche, die Differenzen zwischen R RTE 20410 (mehr Signalisationsbeispiele) und FDV in die Beilage 1 aufzunehmen, ist nicht zielführend. Die Zielgruppen der FDV und RTE sind nicht identisch. Die Beispiele in der Beilage 1 dienen vor allem dem operativen Personal und tragen zu einem besseren Systemverständnis bei. Der Begriff «Zugbeeinflussung» ist gemäss FDV ein genereller, übergeordneter und systemunabhängiger Begriff und die ISB können bei Bedarf systemspezifische Beispiele in ihren Betriebsvorschriften abbilden.
0183	4 Nr. 2.6	300.2	Beilage 1	Genauere Differenzierung des Begriffes «Zugbeeinflussung» in «Zugbeeinflussung mit Ansprechen Warnung» oder «Zugbeeinflussung ohne Ansprechen Warnung»	Der aktuelle Begriff «Zugbeeinflussung» ist für das fahrende Personal nicht mehr zielführend. Die «Zugbeeinflussung» kann aus heutiger technischer Sicht sowohl hinsichtlich Quittieren der Warnung, als auch in eine im Hintergrund überwachte Geschwindigkeit ohne Quittierung, differenziert werden.		N	Verweis auf Laufnummer 0154.
0184	3 Ziff.3	300.1	1.2.3	Auswirkungen des europäischen Rechts	Wie wird die Unterscheidung IOP/ NIOP strukturell in den FDV berücksichtigt? Bedürfnisgerechte Aufnahme in den FDV.	m	R	Die Berücksichtigung ist in der Ziffer 1.2.3 des R 300.1 (welche in erwähnter Ziffer 3 des WEB TSI OPE zitiert wird) enthalten. Da einerseits eine konkrete Variante in die Eik eingebracht worden ist und andererseits kein konkreter Verbesserungsvorschlag erfolgt, kann auf das Anliegen nicht eingetreten werden.
0185	3			Auswirkungen des europäischen Rechts	Wie wird der Umgang mit den Konformitätsvermutungen genau gehandhabt? Sind alle KV, falls diese übernommen werden, generell konform? Präzisierungen dazu sind zu prüfen.	m	A	Es ist Aufgabe der ISB und EVU festzulegen, ob diese anzuwenden sind oder nicht (vgl. dazu R 300.1 / 1.2.3). Werden die KV angewendet, kann davon ausgegangen werden, dass diese zu den FDV konform sind.
0186	1	300.1	2.3	Abkürzungsverzeichnis Es sind alle verwendeten Abkürzungen im Abkürzungsverzeichnis aufzuführen. Auch selbstverständliche Abkürzungen wie FDV gehören dazu. Abkürzungen in den FDV und den AB-EBV müssen übereinstimmen. Abkürzungen mit mehrfacher Bedeutung sind zu vermeiden	Abkürzungen mit mehrfacher Bedeutung sind zu vermeiden • RL für Rangierleiter und Richtlinie • GB für Güterbahnhof und Geltungsbereich	m	R	Grundsätzlich sind die Abk. im Abk.-Verzeichnis aufzunehmen. Begriffe wie FDV oder RL BV FDV, welche nur vereinzelt vorkommen und nicht Teil der operativen Regelungen sind, werden beim ersten Erwähnen hinter dem ausgeschriebenen Term eingefügt. ("RL" und "RL BV FDV" sowie "GB" und "T-GB" sind als zwei unterschiedliche Abk. zu betrachten.)
0187	1	300.1	2.5.2	Instruierte Person für elektrische Anlagen IP EA statt Instruierte Person IP Person ohne elektrotechnische Bildung, die aufgrund einer Instruktion begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen ausführen kann und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt.	Instruierte Personen gibt es auch in anderen Fachbereichen (zB. Fahrbahn- und Sicherungsanlagen) Mit dem Zusatz «EA» (Elektrische Anlagen) ist die Bezeichnung unmissverständlich formuliert. Begriff gemäss AB EBV, Anhang 4 verwenden		N	Verweis auf Laufnummer 0023

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0188	1	300.1	2.5.2	Sachverständige Person für elektrische Anlagen SP EA statt Sachverständige Person EA Person mit elektrotechnischer Bildung (elektrotechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Bereich der Elektrotechnik), die Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen hat und die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen kennt.	Sachverständige Personen gibt es auch in anderen Fachbereichen (zB. Fahrbahn- und Sicherungsanlagen). Mit dem Zusatz «EA» (Elektrische Anlagen) ist die Bezeichnung unmissverständlicher formuliert. Begriff gemäss AB EBV, Anhang 4 verwenden		N	Verweis auf Laufnummer 0023
0189	1	300.1	2.5.1	Nur DMI statt DMI und MMI verwenden	Zwei Abkürzungen DMI und MMI bzw. Begriffe für das gleiche zu verwenden ist nicht sinnvoll. In der Begriffserklärung darauf hinweisen.		N	Verweis auf Laufnummer 0042
0190	1	300.1	2.5.2	Nur DMI statt DMI und MMI verwenden	Zwei Abkürzungen DMI und MMI bzw. Begriffe für das gleiche zu verwenden ist nicht sinnvoll. In der Begriffserklärung darauf hinweisen.		N	Verweis auf Laufnummer 0042
0191	2a Beilage 7	300.5	4.3	Bei Zahnradfahrzeugen sind die Bremssysteme gemäss den entsprechenden Betriebsvorschriften zu prüfen.	Den Begriff «EVU» durch «entsprechenden Betriebsvorschriften» ersetzen. Der Begriff EVU ist völlig offen und nicht optimal. Die Betriebsvorschrift ist fahrzeugbezogen und demzufolge präziser.		N	Verweis auf Laufnummer 0049
0192	2a Beilage 7	300.9	10.5	Ergänzen oder anpassen	Das BAV erkennt bei Ausfall einer Sicherheitseinrichtung auf einer Zahnstangenstrecke eine Sicherheitslücke und benennt Massnahmen. Die grösste Gefährdung in dieser spezifischen Situation ist eine Bewusstlosigkeit des LF und einer raschen Beschleunigung des Fahrzeugs durch den Hangabtrieb. Die vorgeschlagene Massnahme deckt diesen Fall nicht ab. Die Weiterfahrt soll nur mit einer zweiten Person der Unternehmung erfolgen, welche instruiert ist, den Zug im Notfall anzuhalten und zu sichern (BS2). Mit diesem Vorgehen kann der Zahnstangenbereich sicher freigefahren werden und das Fahrzeug der Instandhaltung zur Reparatur übergeben werden.		N	Verweis auf Laufnummer 0051
0193	4 Nr. 2.1	300.3	3.7.3	Begriffsbereinigung zu FDV R 300.3 Ziffer 10.1 Vorbemerkungen Die Mittel sowie die Art der Verbindung (z.B. Telefonnummern, Kommunikationskanal) für die Kommunikation wird von SL, allenfalls durch SC, festgelegt.	In den FDV wird der Begriff Funk konsequent gestrichen. Denzufolge muss auch in diesem Kapitel der Begriff Funk zB. durch Kommunikation ersetzt werden. Also Kommunikationskanal.		N	Verweis auf Laufnummer 0059
0194	4 Nr. 2.1	300.3	3.7.3	Begriffsbereinigung zu FDV R 300.3 Ziffer 10.2 Einsatz von Kommunikationssystemen Beim Einsatz von Baukommunikation (Wechselsprechmodus) für die Verbindung zwischen Vorwarner und Sicherheitswärter	In den FDV wird der Begriff Funk konsequent gestrichen. Denzufolge muss auch in den Kapiteln 10.2.ff (speziell in 10.2.1) der Begriff Funk zB. durch Kommunikation ersetzt werden. Also Baukommunikation oder Kommunikationssystemen.		N	Verweis auf Laufnummer 0059

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0195	4 Nr. 2.16	300.5	3.7.3	Höchstgeschwindigkeiten und höchstzulässige Länge der Züge (AB-EBV) Die Infrastrukturbetreiberinnen legen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die höchstzulässigen Längen der Züge für die einzelnen Zug- und Bremsreihen bei Anwendung der Bremsbewertung gemäss AB EBV zu Art. 52 fest.	Der Verweis auf die Methodik der Bremsbewertung ist sachlich absolut richtig. Aber ist für den Anwender der FDV klar, was und wer mit UIC bzw. AB EBV und den erwähnten Ziffern gemeint ist? Es soll eine anwenderverständliche Formulierung verwendet werden. Es gibt Meterspurstrecken wo Zug- und Bremsreihen nach UIC berechnet werden (z.B. Metro Lausanne) oder NIOP-Linien, wo zusätzlich die UIC-Bremsberechnungen angewendet werden (zB. Linie Chur-Domat/Ems für Normalspur). Allenfalls sind die Begriffe UIC und AB-EBV im Abkürzungsverzeichnis oder besser in der Ziffer selber aufzuführen und zu erklären.		N	Verweis auf Laufnummer 0062
0196	4 Nr. 2.6	300.2	2.3.4	Wir beantragen die Differenzen zwischen RTE 20410 und FDV in die FDV aufzunehmen: Aufnahme der Beispiele gemäss RTE 20410 , bei welchen ein Vorsignal Langsamfahrstelle die Zugbeeinflussung ohne «Warnung» erfolgt.	Aktuell gibt es zwischen RTE 20410 und FDV Differenzen hinsichtlich des Ansprechens der «Zugbeeinflussung» bei einem Vorsignal Langsamfahrstelle. Als Beispiel: Bei einer Langsamfahrstelle mit gleicher oder tieferer Geschwindigkeit als die Bahnhofgeschwindigkeit oder Streckengeschwindigkeit, erfolgt beim Vorsignal Langsamfahrstelle keine Quittierung der Warnung.. Die Regelung gemäss RTE 20410 ist nicht in den FDV enthalten und somit auch dem fahrenden Personal nicht bekannt. Dies führt in der Praxis regelmässig zu Unklarheiten.		N	Verweis auf Laufnummer 0182.
0197	4 Nr. 2.6	300.2	Beilage 1	Wir beantragen eine genauere Differenzierung des Begriffes «Zugbeeinflussung» in «Zugbeeinflussung mit Warnung» oder «Zugbeeinflussung ohne Warnung»	Der Begriff «Zugbeeinflussung» sollte für das fahrende Personal präzisiert werden. Die «Zugbeeinflussung» kann mit Quittieren der Warnung oder mit einer im Hintergrund überwachte Geschwindigkeit ohne Quittierung der Warnung, verwendet werden		N	Verweis auf Laufnummer 0154.
0198	FDV 2020	300.5	4.3.5	« ... Ensuite, au plus tôt après 20 secondes, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale au plus tôt après 20 secondes en queue du train ... »	Il y a une erreur de sémantique uniquement en français ou le texte original dit : « ... Ensuite, il convient d'entreprendre un serrage rapide ou d'ouvrir le robinet d'arrêt de la conduite générale au plus tôt après 20 secondes en queue du train ... » Cela laisse penser que lorsque l'on entreprend le serrage rapide il n'y a pas lieu d'attendre les 20 secondes. En allemand : « ... Anschliessend ist frühestens nach 20 Sekunden eine Schnellbremsung einzuleiten oder der Kupplungshahn der Hauptleitung am Zugschluss zu öffnen ... »		N	renvoi au numéro courant 0163

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0199	1	Alle	Div.	Geschlechtergerechte Formulierung in Anlehnung an 6.48 im Leitfaden zum geschlechtergerechten Formulieren im Deutschen wählen (im Prinzip heutige Lösung belassen).	Die ausgearbeitete Lösung mit Abkürzung und Weglassung des Artikels - ist im verlinkten Leitfaden zum geschlechtergerechten Formulieren im Deutschen nicht enthalten; - widerspricht dem im Leitfaden unter 4.34 genannten Ziel, Frauen und Männer in der Sprache sichtbar zu machen; - ist sprachlich ausgesprochen unschön; - erschwert die Lesbarkeit erheblich; - hat geradezu dystopischen Charakter, weil sie den Menschen auf Funktions-Abkürzungen reduziert, während alles nicht-menschliche (z.B. «die Geschwindigkeit», «das akustische Warnsignal», «der Zug») ausgeschrieben bleibt und den Artikel behält; - stimmt nicht mit dem «Weiterentwicklungsblatt ... TSI OPE» überein, in welcher das generische Maskulinum verwendet wird.		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0200	1	Alle	Div.	Aus unserer Sicht ist die Verwendung von Abkürzungen generell zwar lesefreundlich, man muss allerdings entweder immer wieder auf das Abkürzungsverzeichnis schauen, was in diesem speziellen Falle nicht anwender:innenfreundlich ist.			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0201	2c			Dass es Infrastrukturbetreiber und Eisenbahninfrastrukturbetreiber braucht, ist noch vorstellbar. Aber für uns ist nicht zwingend ersichtlich, dass und warum es eine Abgrenzung zwischen EBU Eisenbahnunternehmen und EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen braucht.		m	R	Es ist eine allgemeine Anmerkung. Die Zuteilung der Bestimmungen in den FDV an die ISB oder das EVU bzw. an beide dient als Unterstützung für die verantwortliche Person, welche für die Ausarbeitung, Änderung oder Aktualisierung der Betriebsvorschriften verantwortlich ist. Da jedoch auf Grund des Sachverhalts der Bestimmungen und der Zuteilung zu den Funktionen praktisch immer eindeutig ist, ob es eine ISB oder ein EVU betrifft, wird diese Unterscheidung der FDV-Bestimmungen formal nicht weiterverfolgt.
0202	FDV 2020			Erlauben, dass auf Strecken gleichzeitig ETCS L3, L2 und EuroZub/EuroSignum mit Aussensignalen eingebaut und benutzt werden darf, sodass bei neueren Zügen kürzere Folgezeiten möglich sind, jedoch ältere Fahrzeuge immernoch auf der Strecke auch fahren können.	In Serbien zum Beispiel sind auf der HGL Belgrad – Novi-Sad ETCS L2 und PZB mit Aussensignale im Regelbetrieb gleichzeitig im betrieb. ETCS L2 für 200 km/h Schnellzüge und PZB für ältere Langsamzüge.	m	R	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Da jedoch in der Schweiz (im Geltungsbereich der FDV) entsprechende Situationen fehlen, wird auf eine Anpassung verzichtet.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "I" ersichtlich)
0203	1	Alle	Div.	<p>In den Entwürfen zu den FDV 2024 fällt auf, dass zugunsten der gendergerechten Ausdrucksweise grundlegende grammatikalische Regelungen der deutschen Sprache verletzt werden. So heisst es nun z.B. statt Lokführer/Lokführerin nur noch LF. Dies ohne einen Artikel voranzustellen. Die Ausdrucksweise der FDV verkommt somit zu einem sprachlichen nicht definierbaren Gebilde, siehe folgendes Beispiel:</p> <p>1.3.4 Zustimmung zur Fahrt auf Strecken ohne Hauptsignale Die Zustimmung zur Fahrt wird LF wie folgt erteilt: – mittels Fahrplan oder – mittels Fahrordnung oder – mittels Befehl für Kreuzung und Überholung oder – mündlich oder fermündlich quittungspflichtig durch FDL. 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> <p>Was ist in Bezug zur deutschen Sprache damit anzufangen? Ausgeschrieben heisst das: "Die Zustimmung zur Fahrt wird Lokführer wie folgt erteilt:" Ich erlaube mir anzunehmen, dass dies nicht allen Ernstes so eingeführt werden soll, und dass die Anwender und Anwenderinnen nach wie vor den Anspruch haben dürfen ein FDV zu erhalten, welches NICHT die die Grundsätze der deutschen Sprache verletzt und somit verständliche Sätze beinhaltet.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0204	3			<p>Wir bedanken uns für die gute Diskussion mit dem BAV zum Teilprojekt 3, die mehrere Fragen klären konnte. Wir sind uns bewusst, dass die Interoperabilität mit dem EU-Bahnnetz gewährleistet werden muss. Dies bedingt auf schweizerischer Seite grosse Anpassungen an seit langem bewährten Prozessen. Es werden für die Branche grosse Grundsatzfragen (Zusammenhang TSI-OPE mit weiteren Dokumenten wie AB-EBV) sowie Umsetzungsfragen (Auswirkungen auf die Teil-Geltungsbereiche) aufgeworfen.</p> <p>Die SBB unterstützt das Ziel des BAV, das bisher entwickelte Fachwissen mittels einer Transitionsphase zu wahren. Diese Transition und die Übernahme der bisherigen hoheitlichen Regulierungen werden jedoch für die Branche (sowohl für ISB als auch für EVU) einen wesentlichen Aufwand verursachen. Mit den heutigen Strukturen und Gremien können die spezifischen IOP-Themen kaum zielführend bearbeitet werden.</p> <p>Die resultierende Unsicherheiten müssen gemeinsam mit dem BAV konstruktiv angegangen werden, damit die Eigenschaften und die Qualität des schweizerischen Bahnsystems aufrechterhalten werden können.</p> <p>Wir schlagen deshalb die Schaffung einer Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern sowohl des BAV als auch der Branche vor, um die Transition zu begleiten. Hauptziel dieser Gruppe sollte es sein, konkrete Umsetzungsfragen zu behandeln und eine korrekte Interpretation der anwendbaren Vorschriften sicherzustellen.</p>		m	A	Dieser Input soll an der kommenden Sitzung der Agr KOSEB IV diskutiert werden. Die treibende Kraft muss seitens der Branche liegen. Das BAV wird Hand bieten, einen zweckmässigen Übergang von hoheitlichen Vorgaben zu begleiten, via nicht zwingend anwendbaren Regelungen (KV) hin zu bahnspezifischen Vorgaben (RTE/Betriebsvorschriften).

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0205	1	Alle	Div.	<p>Teil 1: Die SBB bekennt sich zur Gleichstellung der Geschlechter und führt eine aktive Diversity & Inclusion-Strategie durch, um u.a. den Frauenanteil im Bahnsektor auch bei Führungspositionen zu erhöhen.</p> <p>Obwohl der Grundsatz der Gleichstellung unbestritten ist, kann deren konkrete Umsetzung gewisse Herausforderung mit sich bringen. Dies ist zum Beispiel der Fall bei der Gestaltung einer geschlechtergerechten Sprache in der Gesetzgebung oder in hoheitlichen Vorschriften wie den FDV. Auch wenn eine gewisse Kreativität wünschenswert ist, muss die Verständlichkeit und die Klarheit solcher sicherheitsrelevanter Texte aus Sicht der Anwendenden immer höchste Priorität geniessen.</p> <p>Wir begrüßen das Bestreben des BAV, diese Thematik mit der aktuellen Teilrevision der FDV pragmatisch anzugehen. Wie das BAV lehnen wir aus praktischen Gründen den Genderstern und Doppelnennung ab, solange es keine allgemeine Weisung/Umsetzung des Bundes gibt. Mit dem Ansatz, Abkürzungen in den Texten systematisch zu benutzen, haben wir uns intensiv auseinandergesetzt. Die Rückmeldung der betroffenen Mitarbeitenden deuten auf eine grosse Verunsicherung hin. Wir sind daher zum Schluss gekommen, dass ein solches Vorgehen die Texte verkomplizieren und sehr schwierig zu lesen machen würde. Es besteht sogar das Risiko, dass die Nutzung von Abkürzungen zu zweideutigen Vorschriften führen würde, wie das folgende Beispiel eines Satzes aus R 300.9 Ziff 11.3.4 aufzeigt: Satz FDV: LF meldet den Ausfall dem FDL. Bedeutung wenn LF im Nominativ und FDL im Dativ: Der Lokführer melden den Ausfall dem Fahrdienstleiter Bedeutung wenn LF im Nominativ und FDL im Genitiv: Der Lokführer meldet den Ausfall des Fahrdienstleiters</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0206	1	Alle	Div.	<p>Teil 2: Gerade in Sätzen, die Situationen betreffen, in denen mehrere Rollen miteinander interagieren, lassen sich bei dieser Schreibweise die Inhalte beliebig ändern. Zu beachten ist auch, dass gemäss FDV Buchstabenwörter in der sicherheitsrelevanten Kommunikation verwendet werden sollten. Eine systematische Benutzung von Abkürzungen würde diese Kommunikation deutlich erschweren.</p> <p>Da es nur um eine Teilrevision der FDV geht, regen wir an, dass das BAV von seinem Spielraum Gebrauch macht und sich auf Formulierungen beschränkt, die keine grossen Probleme auslösen. Konkret schlagen wir vor, dass nur bei den Verzeichnissen der Abkürzungen und der Begriffe (R. 300.1 Ziffer 2.3 bzw. 2.5.1) geschlechtergerecht formuliert wird. Der Rest der FDV sollten der Verständlichkeit und Lesbarkeit halber für jetzt unverändert bleiben.</p> <p>Sollte das BAV an seinem Ansatz festhalten, schlagen wir vor, dass die Artikel systematisch gebraucht werden. Obwohl in den Erläuterungen aufgeführt wird, dass auf Artikel verzichtet werden kann, wenn der Kontext klar ist, haben wir festgestellt, dass es in der Praxis selten der Fall ist.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0207	3			A) Einordnung der Anpassung Materiell ändert sich nicht viel für die Mitarbeitenden. Die geplante Anpassung per 1.7.2024 erscheint uns einmal mehr in vorseilend gegenüber der EU zu erfolgen. Die letzte Anpassung 2020 hat uns zum Beispiel die Vorschrift «digit-by-digit» gebracht, welche in vielen EU-Staaten noch nicht umgesetzt ist. Da kommen gewisse Fragen und Zweifel auf, warum die Schweiz immer als erste die EU-Vorgaben übernehmen soll.		m	R	Meinung wird zur Kenntnis genommen.
0208	1			B) Gendergerechte Sprache in den FDV Grundsätzlich eine unterstützenswerte Anpassung. Unsere Mitglieder stören sich jedoch wenig an der bestehende männlichen Form in den FDV, da beide Geschlechter gemeint sind. Wir erachten den Weg mittels Abkürzungen nur als gangbar, wenn dadurch keine neuen Missverständnisse und Fehlinterpretationen von Bestimmungen entstehen. Der sichere Fahrbetrieb hat Priorität.			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0209	3			C) TSI-OPE -Der Einfluss der europäischen Harmonisierung schreitet voran mit der Aufteilung in Teil-Geltungsbereiche und Funktionen inkl. Einführung neuer Bereich Tram-Bahnen. Die Komplexität der Umsetzung für die Unternehmen ist hoch und es gilt, die «Aus- und Nebenwirkungen» für das Personal möglichst klein zu halten und zu kanalisieren. -Wir sind der Meinung, dass eine Vereinheitlichung von Begriffen länderübergreifend im IOP-Netz einen Nutzen für die Mitarbeitenden bringen könnte. Im ganzen deutschen Sprachraum (D, CH, A) von Lokführer zu sprechen (D= Triebfahrzeugführer), etc. Gleiches mit den Nachbarländern F und I.		m	A	Anliegen werden zur Kenntnis genommen. Die Aufgabe die Vorgaben (hoheitlich und bahnspezifisch) dem Personal in geeigneter Form zur Verfügung zu stellen liegt bei den ISB und EVU. Diese wurden seit mind. 2 Jahren in die aktuelle Entwicklung miteinbezogen. Derzeit besteht eine Agr im Bereich D-A-CH für eine Vereinheitlichung der deutschsprachigen Grundlagen. Zudem hat die EU die Prozesse für die Übersetzungen angepasst. Das BAV versucht im Rahmen der Möglichkeiten bei den Sprachversionen d/f/i mitzuwirken. In jedem Fall wird es über längere Zeit Differenzen geben (müssen), da die Ausprägung der drei Sprachen in den jeweiligen Ländern unterschiedlich sind (als Bsp. Rangierbewegungen und Verschiebfahrten).

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0210	1	Alle	Div.	<p>Teilprojekt TP 1 Struktur</p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich eine Neustrukturierung der FDV, welche eine benutzergerechte Anwendung der operativen Vorgaben und der zugehörigen Betriebsvorschriften der ISB und EVU ermöglicht. Beim Geschlechtergerechten Sprachgebrauch nach R 300.1 // 1.4 bzw. TP 1 Ziffer 2.2.2 sehen wir die Verwendung der heute gebräuchlichen Abkürzungen gegenüber den ausformulierten Bezeichnungen der Funktionen als entsprechende Herausforderung in der Umsetzung. Diesem Umstand ist frühzeitig entsprechend Rechnung zu tragen, damit nicht nach «digit by digit» weitere Unklarheiten auftreten und dadurch unnötige Hürden im Sprachgebrauch aufgebaut werden.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0211	2a	WEB		<p>Teilprojekt TP 2a Teil-Geltungsbereiche</p> <p>Anwendbarkeit der Vorgaben nach Teil-Geltungsbereichen, R 300.1 // 1.2.1: Was bedeutet das Abbilden der Teil-Geltungsbereiche für die BV-Ersteller und die Anwender im Detail? Wo wird dies entsprechend abgebildet? Reicht hier die Vorschriften-App der SBB oder wo wird diese Ziffer entsprechend genau umgesetzt? Auswirkungen auf das europäische Recht, R 300.1 // 1.2.3: Wie wird die Unterscheidung Interoperabel (IOP) und Nicht-Interoperabel (NIOP) strukturell in den FDV berücksichtigt und abgebildet? Die bedürfnisgerechte Vermittlung dieses Themas an das Personal ist entsprechend zu berücksichtigen.</p>		r	R	Die Eingabe betrifft die Umsetzung der Teil-Geltungsbereiche zu Gunsten des operativen Personals. Dies ist Aufgabe der ISB / EVU und demzufolge durch sie sicherzustellen.
0212	3			<p>Teilprojekt TP 3 TSI OPE</p> <p>Auswirkungen auf das europäische Recht: Die TSI OPE ist für das Personal grundsätzlich Neuland, die Kenntnisse darüber sind eher gering. Diesem Umstand ist bei der Einführung entsprechend Rechnung zu tragen. Wie wird ausserdem der Umgang mit den Konformitätsvermutungen gehandhabt? Sind alle Konformitätsvermutungen, falls diese übernommen werden, grundsätzlich konform? Was sind die genauen Auswirkungen auf die Betriebsvorschriften? Diese Fragen sind frühzeitig entsprechend zu klären und die Kommunikation darüber ist sicherzustellen.</p>			N	Verweis auf Laufnummern 0185 und 0209

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0213	1	Alle	Div.	<p>Gendergerechte Sprache, Teil 1 Die BLS steht zu gendergerechter Sprache und bemüht sich um die sprachliche Gleichbehandlung der Geschlechter. Der Umsetzung von gendergerechten Formulierungen in sicherheitsrelevanten Texten stehen wir zum heutigen Zeitpunkt aus folgenden Gründen jedoch kritisch gegenüber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die angedachte Lösung mit Abkürzungen der Funktionen und des teilweisen Wegfalls von Artikeln führt einerseits zu einer erschwerten Lesbarkeit zu Lasten von Kontext und Sprache und widerspricht der Analyse des BAV zum Fachthema Struktur. Die verständliche und ein-deutige Formulierung gemäss AB EBV 12.1 ist nicht mehr gewährleistet. Andererseits widerspricht die Verwendung von Artikeln dem Ziel einer gendergerechten Sprache. • Der «Leitfaden Vorschriftenerstellung» gibt im Schritt 4 vor, dass nur wenige Abkürzungen zu verwenden sind. • Die sprachlichen Mittel gemäss «Leitfaden zum geschlechtergerechten Formulieren in deutschsprachigen Texten des Bundes» der Bundeskanzlei <ul style="list-style-type: none"> o Paarformen o Substantivierte Adjektive o Kollektivbezeichnungen o Geschlechtsunspezifische Nomen o Sparschreibungen (Kurzform mit Schrägstrich) <p>erachten wir alle als nicht zielführend und teilweise nicht umsetzbar. Besonders weil in Vor-schriftentexten die Funktionen in Einzahl beschrieben sind. Hingegen sieht die Bundes-kanzlei die Verwendung von Abkürzungen gar nicht vor.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0214	1	Alle	Div.	<p>Gendergerechte Sprache, Teil 2 Gemäss mündlicher Aussage von Prof. Dr. Katrin Fischer der FHNW gibt es noch keine Studien und gesicherten Kenntnisse über die Wirkungsweise einer gendergerechten Sprache und damit verbunden mit einer verschlechterten Lesbar- und Verständlichkeit auf die Sicherheit. Im Zweifelsfall sei das Ziel einer verständlichen und klaren sicherheitsrelevanten Aussage höher zu gewichten als das Ziel einer gendergerechten Sprache.</p> <p>Wir sind zum heutigen Zeitpunkt nicht überzeugt, dass die Ziele einer gendergerechten Sprache ohne Tangierung der Sicherheit erreicht werden können. Solange die Thematik nicht fundierter geklärt und eine gut abgestützte und breit akzeptierte Lösung vorhanden ist, sollte aus Sicherheitsüberlegungen und mit Rücksicht auf die Ressourcen beim BAV und bei der Branche auf eine Um-setzung verzichtet werden.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0215	1	Alle	Div.	<p>Teilprojekt 1 «STRUKTUR» Konsequenter und einheitlich verwendete Strukturen steigern die Verständlichkeit von Betriebsvorschriften. Insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Teilprojekt 2 «Anwendung» bildet die strukturelle Verbesserung der Vorschriften eine wichtige Voraussetzung. Dies unterstützt die Anwender um sich besser orientieren und die Vorschriften zuverlässiger erfassen zu können, Missverständnissen wird vorgebeugt. Einleitungen und Grundsätze je Reglement fördern die Verständlichkeit. Die konsequente Verwendung von Abkürzungen in den Vorschriften hält die Texte kurz, zusammen mit dem integrierten Abkürzungsverzeichnis ist die Verständlichkeit gewährleistet. Damit kann zweckmässig eine geschlechterneutrale Sprache realisiert werden. Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 1 «STRUKTUR» als zweckmässig und unterstützt sie.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037
0216	3			<p>Teilprojekt 3 «WIRKUNG» Teil 1 Barrierefreie Zugfahrten über Landesgrenzen hinweg bilden eine wichtige Voraussetzung, damit die Schiene künftig wieder Marktanteile gewinnen kann. Zur Förderung der Interoperabilität muss auch die Schweiz im Normalspurbereich die Vorschriften konsequent auf die TSI OPE ausrichten. Dank der Realisierung des Teilprojekts 2 «ANWENDUNG» ist die Abgrenzung zwischen Interoperabel und nicht-Interoperabel konsequent umsetzbar. Dabei müssen aber berufliche Weiterentwicklungen von Tätigkeiten im Nicht-Interoperablen Bereich zum Interoperablen Bereich unternehmensübergreifend sichergestellt bleiben. Die Harmonisierung der Schweizer Vorschriften mit der TSI OPE wird schrittweise erfolgen und muss mit deren künftigen inhaltlichen Weiterentwicklung abgestimmt werden. Zur Gewährleistung des sicheren Betriebs werden in der Übergangsphase notifizierte nationale Vorschriften (NNTV) erforderlich sein, der VAP erachtet aus Sicht der praktischen Anwendbarkeit als wichtig, die Zahl der NNTV-CH auf ein Minimum zu beschränken. Im Zusammenhang mit der internationalen Harmonisierung der Betriebsvorschriften ist auch die Sprachenfrage grundsätzlich zu thematisieren. In Anbetracht der vielen fremdsprachigen Mitarbeitenden mit fahrdienstlichen Funktionen gerade im Rangier- und Infrastrukturbereich bei unseren Unternehmungen stellt sich die Frage, ob nicht Englisch zur international einheitlichen Verständigung zielführend wäre.</p>		m	A	Anliegen wird zur Kenntnis genommen und unterstützt. Zum Anliegen Englisch als Betriebssprache zu verwenden, kann das BAV derzeit informieren, dass die Thematik in den Gremien der EU (mit ERA und EU-Kommission) mehrmals angesprochen wurde, jedoch die Zeit (noch?) nicht reif dafür zu sein scheint.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0217	3			<p>Teilprojekt 3 «WIRKUNG» Teil 2 Der VAP begrüsst die Absicht des BAV zur Verantwortungsübertragung der FDV an die Bahnbranche. Mit den bevorstehenden Innovationsschritten ist diese Übertragung zu kombinieren. Im Bahn-sektor muss dazu eine unternehmens-übergreifende Lösung für einheitliche übergeordnete Betriebs-vorschriften gefunden werden. Aus Sicht VAP wäre ein kooperatives Zusammenarbeitsmodell zweckmässig, in dem das BAV die Koordinationsaufgabe innehat und gemeinsam mit den Fachexperten der Bahnbranche betriebliche Vorschriften in Form einer Leitlinie entwickelt und abstimmt (so Art. 3a GüTV gemäss Entwurf des Bundesrats vom 2. November 2022 und Ergänzung des VAP vom 8. Februar 2023 gemäss Beilage). Diese Leitlinien können nach erfolgter Publikation von den einzelnen Unternehmungen für die Erstellung ihrer Fahrdienstvorschriften verwendet werden. Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 3 «WIRKUNG» mit der vorgeschlagenen Ergänzung als zweckmässig und unterstützt sie.</p>			<p>N</p> <p>Verweis auf Laufnummer 0204 (wobei der Lead bei der Branche sein muss).</p>	
0218	2b			<p>Teilprojekt 2 «ANWENDUNG» Teil 1 Die Zuordnung jeder Vorschrift zu einem Geltungsbereich bzw. einer Option und die Verknüpfung mit der Funktion bilden die entscheidende Voraussetzung für die künftige Digitalisierung im Bahnbetrieb. Die seitens BAV definierten Geltungsbereiche erachtet der VAP als zweckmässig. Aus Sicht der Anschlussgleisbetreiberinnen ist insbesondere der Geltungsbereich «Rangierbewegungen» hervorzuheben. Bezogen auf die Mitarbeitenden im Bahnbetrieb mit ihren verschiedenen Funktionen ist entscheidend, dass sie auf die für ihre spezifische Funktion relevanten Vorschriften fokussieren können. Dieses Teilprojekt unterstützt die eindeutige Zuordnung sowohl für die Vorschriftenerstellung wie auch für die Anwendung bei der täglichen Arbeit. Der VAP erachtet die Umsetzung des Teilprojekts 2 «ANWENDUNG» als zweckmässig. Gleichwohl sieht er einen gewissen Anpassungsbedarf und hat unbeantwortete Fragen. Fragen zum Fachthema Funktionen Wir erachten den Eisenbahnbetrieb nicht als komplex. Er erfordert ein Zusammenspiel vieler Beteiligter nach klaren Vorgaben. Dieses Zusammenspiel kann von den relevanten Akteuren einfach oder kompliziert gestaltet werden. Wir bevorzugen angesichts der aktuellen Wettbewerbssituation zwischen Schiene und Strasse im Gütertransport einfache und damit kostengünstige Lösungen (in Aus- und Weiterbildung, im täglichen Betrieb).</p>		m	<p>R</p> <p>Dies ist kein Änderungsantrag, sondern die Grundhaltung zur Anwendung. Die Bemerkung widerspricht dem Lösungsvorschlag nicht, da es in der Verantwortung der Unternehmen liegt, dem operativen Personal funktionsbezogen die notwendigen Bestimmungen zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Die Unterscheidung «direkt angesprochen/betroffen» und «Gesamtverständnis/Situationsbewusstsein» war insbesondere für die Erarbeitung relevant. Für die eigentliche Zuteilung in der Praxis ist die ISB/EVU (bzw. die AnG-Betreiberin) frei, die relevanten Vorgaben den entsprechenden Funktionen zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Die Frage bezüglich der Verbindlichkeit der Zuteilung der einzelnen Funktionen wird anlässlich des Erlasses der FDV 2024 beantwortet werden. Im Wesentlichen ist es entscheidend, dass die Funktionen nach FDV ihre Verantwortung wahrnehmen können. Welche Personen welche Aufgaben von Funktionen oder Teile davon wahrnehmen, ist durch die ISB/EVU zu bestimmen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass Berufsbezeichnungen und Funktionen nach FDV nicht vermischt werden.</p>	

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0219	2b			<p>Teilprojekt 2 «ANWENDUNG» Teil 2 Vor diesem Hintergrund ist insbesondere die Unterscheidung «direkt angesprochen/betroffen» und «Gesamtverständnis/Situationsbewusstsein» entscheidend. Wir erachten die Entscheidungsmatrix auf S. 4/6 als wenig geeignet, da sie den verantwortlichen Verfasser der Ausführungsdokumente nicht zu einer restriktiven Handhabung einlädt. Die Ergänzung eines Adjektivs, das zum Ausdruck bringt, dass nur diejenigen Ziffern dem «Gesamtverständnis/Situationsbewusstsein» zuzuordnen sind, die wirklich unbedingt erforderlich sind, ist u.A. nach zu ergänzen. Weiter erschliesst sich uns in der Entscheidungsmatrix der erste Fragenblock nicht. Wenn Ziffern der FDV spezifisch eine Funktion erwähnen, gehören sie konsequenterweise automatisch in den Zuordnungsbereich der entsprechenden Funktion. Dazu ist kein Umweg über die Frage, ob die betroffene Ziffer für weitere Funktionen für das Gesamtverständnis sinnvoll (u.E. besser «unbedingt nötig») ist angezeigt. Zudem ist bei der Antwort «ja» gleichwohl ein Eintrag im Zuordnungsbereich der Funktion nötig.</p> <p>Wir stellen einen gewissen Widerspruch in Ziff. 2.3 S. 4/6 fest. Wenn die Zuteilung der einzelnen Ziffern zu den Funktionen verbindlich ist, kann die Richtlinie kaum informativen Charakter haben.</p> <p>Wir befürchten eine Verschlechterung der Situation in Anschlussgleisen, in denen praxisbedingt die reine Lehre der Funktionen nicht gelten kann. Immerhin obliegt es den ISB/EVU, die Funktionen ihrer Mitarbeiter festzulegen. Wir gehen davon aus, dass Abweichungen von den Funktionen gemäss FDV und entsprechend angepasst Zuordnungen möglich sein werden.</p>		m	R	Verweis auf Laufnummer 0218 (eine Eingabe in zwei Teilen).
0220	1	Alle	Div.	<p>TP1 Gendergerechte Sprache Die Anwendung einer gendergerechten Sprache durch Abkürzungen auf Kosten der Verständlichkeit und Lesbarkeit eines sicherheitsrelevanten Dokuments wird durch viele Anwenderinnen und Anwender als verwirrend und verunsichernd eingestuft. Die Verständlichkeit und die Klarheit sicherheitsrelevanter Texte muss immer höchste Priorität haben.</p> <p>➤ Wir beantragen die Lösungsansätze der verschiedenen Rückmelder gründlich zu analysieren und zusammen mit Fachleuten der Branche eine gute Lösungsvariante umzusetzen.</p>			N	Verweis auf Laufnummer 0037

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0221	2a Beilage 5			<p>TP2a Generisches Betriebskonzept Tram</p> <p>Das generische Betriebskonzept Tram wird allgemein als gute Grundlage zum Erarbeiten des FDV-Geltungsbereichs für Trambahnen eingeschätzt. Es gibt neu eine klare Differenzierung zwischen Bahnbetrieb und Trambetrieb. Neue Begriffe bringen Klärung in vielen heute noch unklaren Formulierungen und Anwendungen. Es sind auch weiterhin Spielräume gegeben für unternehmensspezifische Lösungen.</p> <p>➤ Wir beantragen die Weiterführung der KOSEB-Arbeitsgruppe TP 2a zur weiteren Umsetzung der FDV für Trambahnen.</p>		m	A	Grundsätzliche, zustimmende Aussage zur Weiterführung der Arbeiten FDV Tram. Keine spezifischen Anpassungen.
0222	3			<p>TP3 Komplexität des Themas TSI OPE</p> <p>Die Unterlagen zur Umsetzung der europäischen TSI-OPE für IOP-Bahnen werden als sehr komplex, umfangreich und teilweise schwer verständlich empfunden. Sie führten zu Überforderung und Resignation von vielen Mitarbeitenden der Bahnunternehmen. Daran änderten auch die sehr geschätzten Webinare nicht viel. Im Zusammenhang mit der TSI-OPE werden von den IOP-Bahnen grosse Grundsatz-, Konzept-, sowie Umsetzungsfragen aufgeworfen. Vermisst werden dazu praxisnahe Anschauungsbeispiele und z.B. konkrete Anwendungen im Umgang mit den Konformitätsvermutungen.</p> <p>➤ Wir beantragen die Weiterführung der KOSEB-Arbeitsgruppe TP 3a und eine praxismässige Information aller betroffenen Bahnunternehmen über die kommenden Veränderungen. Das Hauptziel dieser ggf. zu erweiternden Arbeitsgruppe sollte sein, konkrete Umsetzungsfragen zu behandeln, eine korrekte Interpretation der anwendbaren Vorschriften sicherzustellen und ein gemeinsames Verständnis über die Bedeutung und Wirkung der Änderungen sowie deren konforme Umsetzung zu schaffen.</p>		m	R	<p>Das BAV kann diese Rückmeldung nur teilweise nachvollziehen, da die Branche - insbesondere im Rahmen der Agr KOSEB IV - seit Jahren konkret einbezogen worden war.</p> <p>Jedoch stimmen wir damit überein, dass die Herausforderungen - namentlich für die Vorschriftenverantwortlichen der ISB und EVU - gross sind und ihnen entsprechende Ressourcen zur Verfügung gestellt werden müssen.</p> <p>Was die Weiterbehandlung angeht: siehe 0204</p>
0223	1	300.1	2.5.2	Lokführer / Lokführerin (LF) -> "Diejenige Person, welche..." "Diejenige" nicht notwendig	"Diejenige" streichen	r	A	wird umgesetzt
0224	1	300.1	1.2.1	2. Abschnitt, holpriger Satz: "...muss für das Personal eindeutig festgelegt sein, in welchen Bereichen, wo welcher Teil-Geltungsbereich oder welche Teil-Geltungsbereiche Anwendung finden"	Vorschlag: "... muss für das Personal die Anwendung der Vorgaben in den Bereichen respektive Teil-Geltungsbereichen eindeutig festgelegt sein."	m	A	Wird wie folgt angepasst werden: 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.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0225	1	Alle	Div.	<p>Geschlechtergerechte Sprache</p> <p>Die FDV als hoheitliche Vorschrift (Verordnung auf Amtsebene) nutzen dieselbe Sprache wie Gesetzestexte. Die FDV sind vorwiegend in männlicher Form gehalten. Selbstverständlich ist jeweils die Funktion ausübende Person, ungeachtet ihres Geschlechtes, angesprochen. Die entsprechende Generalklausel wird heute nicht mehr als geschlechtergerechte Sprache verstanden. Es soll daher eine Lösung gefunden werden, die eine geschlechtergerechte Sprache erlaubt, ohne die FDV unleserlich zu machen oder die eine Totalrevision der FDV bedingt.</p>	<p>Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache ist unbedingt darauf zu achten, dass die Leserlichkeit und Verständlichkeit gegeben ist.</p> <p>Ausschliesslich in Abkürzungen (angedacht im TP Tram) zu arbeiten, erlaubt kein flüssigen Lesen, was die Verständlichkeit und die Lernfähigkeit erheblich erschweren oder teilweise gar nicht zulassen. Was unserer Meinung nach, wiederum Auswirkungen auf die Sicherheit im Strassenverkehr hat.</p> <p>Was wir uns sehr gut vorstellen könnten, ist ein Hinweis am Anfang der FDV, dass alle erwähnten Geschlechterbezeichnungen für alle Geschlechterformen zählen und im Text abwechslungsweise die männliche oder weibliche Form angewendet wird.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 0037
0226	1	300.1	1.2.1	Les directives des PCT sont associées à différents champs d'application partiels.	1. Satz weg (im Titel enthalten)	r	R	Chiffre intentionnellement structuré de cette manière - par analogie avec 1.2.2 (fonctions).
0227	1	300.1	1.2.2	Les directives des prescriptions suisses de circulation des trains PCT sont associées aux différentes fonctions mentionnées dans les PCT, à savoir celles qui exercent les activités décrites et celles qui ont besoin des informations fournies pour parvenir à une compréhension globale.	1. Satz weg (im Titel enthalten), sonst würde es den Ziffer gar nicht geben.	r	A	<p>Der 1. Absatz der Ziffer 1.2.2 kann wie folgt vereinfacht werden:</p> <p>Die Vorgaben der schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV sind den verschiedenen Funktionen nach FDV zugeteilt. 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>'Le 1er paragraphe du chiffre 1.2.2 peut être simplifié comme suit :</p> <p>Les différentes directives des prescriptions suisses de circulation des trains des PCT sont associées aux différentes fonctions mentionnées dans les PCT, à savoir celles qui exercent les activités décrites et celles qui ont besoin des informations fournies pour parvenir à une compréhension globale.</p>
0228	2a Beilage 5			<p>Die BLT Baselland Transport unterstützt eine städteübergreifende Harmonisierung der Fahrdienstvorschriften, insbesondere für die Strassenbahnen.</p> <p>Die BLT führt einen Mischbetrieb zwischen Strassenbahn und Bahn mit normalen Betriebsverhältnissen. Der Betrieb ist aus einer engen Zusammenarbeit und Kooperation mit den Basler Verkehrsbetrieben BVB entstanden und gewachsen. Die BLT möchte an dieser Stelle nochmals erwähnen, dass eine 1:1 Umsetzung der nun vorliegenden FDV für ihren Betrieb fatal wäre. Der Betrieb weicht in etlichen Punkten von den Vorgaben ab.</p> <p>Die BLT distanziert sich davon, für einzelne Punkte Abweichungen beantragen zu müssen. Der Betrieb der BLT muss mittels Sonderregelung sichergestellt werden können.</p>		m	A	Keine Änderung in FDV A2024. Thema wird in Arbeitsgruppe FDV Tram weiter behandelt.

Nr.	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
0229	4 Nr. 2.1	WEB	2.1	2.6.6 Kommunikationskanal-Tafel Die Kommunikationskanal-Tafel informiert den Lokführer über den einzustellenden FunkKommunikationskanal bzw. das anzuwendende Mobilkommunikationsmittel. 10.2.4 ausgeschriebene Wörter statt Abkürzungen «Vorwarner» / «Sicherheitswärter»	Auch die Ziffern 9.2 und 10.1 ist noch nicht konsequent vom Begriff «Funk» befreit.		N	Verweis auf Laufnummer 0059 und 0161
0230	4 Nr. 2.20	300.9	10.3	Ajout de deux paragraphes traitant des courses d'essais pour les véhicules et pour la mise en service de nouvelles installations de sécurité. « Des courses d'essais peuvent être autorisées à condition qu'elles soient effectuées avec un MEC supplémentaire et à la vitesse maximale de 80 km/h ». « Les courses d'essais pour la mise en service de nouvelles installations ou leur modification doivent impérativement avoir lieu avec circulation exclusive des convois d'essais ».	Ces paragraphes permettent d'effectuer des essais de nouveaux véhicules ou de nouvelles fonctions ainsi que des essais de mise en service du système de contrôle de la marche des trains après équipement d'une gare ou d'un tronçon supplémentaire.	m	R	renvoi au numéro courant 0079.

FDV A2024: Ergebnis der Einbindung interessierter Kreise und Bereinigung

→ Die Ergebnisse der Einbindung interessierter Kreise **FDV 2024** finden sich im Register "Auswertung (EiK FDV definitiv)

Legende

Spalte "Nr."

0001 Laufnummer der einzelnen Bemerkung

blaue Hinterlegung des Feldes: Es bestehen gleiche, mit "N" gekennzeichnete Eingaben mit Verweis auf diese Laufnummer

Spalten / "Beurteilung"

1 m = materiell; Vorschlag betrifft materielle Inhalte

r = redaktionell; Vorschlag betrifft redaktionelle Inhalte

2 N = unter anderer Laufnummer behandelt (mehrere gleiche Eingaben), Verweis auf Laufnummer in Spalte "Entscheid"

R = Refusé / abgelehnt; Eingabe wird nicht übernommen (mind. für laufende Runde)

A = Accepté / akzeptiert; Eingabe wird übernommen, WEB wird angepasst

Nr. (aus EiK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "I" ersichtlich)
1001		300.1	2.5.2	<p>Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden.</p> <p>Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.</p>	Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.	r	A	<p>Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt.</p> <p>Der Begriff in den FDV wird wie folgt definiert:</p> <p>Sachverständige Person (SPEA) 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>Die Abkürzung wird beibehalten, da diese in den FDV mehrfach verwendet wird.</p>

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1002		300.1	2.5.2	<p>Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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.</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen.</p> <p>Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>	r	A	<p>Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt.</p> <p>Der Begriff in den FDV wird wie folgt definiert:</p> <p>Instruierte Person (IPEA) 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>Die Abkürzung wird beibehalten, da diese in den FDV mehrfach verwendet wird.</p>
1003		300.1	2.5.2	<p>Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden.</p> <p>Textvorschlag neu:</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde</p>	<p>Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>	m	A	<p>Die Adressaten der FDV und der AB-EBV sind unterschiedlich. Eine gemeinsame Begriffsdefinition ist dennoch grundsätzlich anzustreben. Deshalb wird der materielle Gehalt des Teils "Rolle und Verantwortung" der Definition AB-EBV in die FDV übernommen. Dieses Vorgehen ist BAV-intern abgestimmt.</p> <p>Der neue Begriff wird in den FDV wie folgt definiert:</p> <p>Schaltberechtigte Person Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen immer im Auftrag aus, ausser in Notsituationen.</p> <p>Es wird keine Abkürzung definiert, da die "Schaltberechtigung" ausschliesslich bei den Begriffsdefinitionen verwendet wird. In der Praxis wird der Begriff teilweise verwendet, weshalb eine Aufnahme der Begriffsdefinition selbst zweckmässig ist</p>

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1004		300.1	2.5.2	<p>Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1001
1005		300.1	2.5.2	<p>Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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.</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen.</p> <p>Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1002

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "I" ersichtlich)
1006		300.1	2.5.2	<p>Schaltsberechtigte Person</p> <p>In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden.</p> <p>Textvorschlag neu:</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus.</p> <p>Fachqualifikation: Als schaltsberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde</p>	<p>Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen.</p> <p>Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1003
1007		300.1	2.5.2	<p>Sachverständige Person.</p> <p>In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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</p> <p>Textvorschlag neu:</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltsberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden.</p> <p>Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen.</p> <p>Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1001

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1008		300.1	2.5.2	<p>Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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.</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen.</p> <p>Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1002
1009		300.1	2.5.2	<p>Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden.</p> <p>Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde</p>	<p>Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1003

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1010		300.1	3.2	<p>Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnseitig gesichert mit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandsignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung <p>Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnseitig nicht gesichert</p>	<p>In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltssignalen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen.</p>	m	R	<p>Es ist korrekt, dass eine Differenz zwischen FDV und R RTE 25931 besteht. Eine konkrete materielle Begründung mit entsprechender Risikoanalyse fehlt.</p> <p>Beim Einsatz des Bildes 306 "Zustimmung zur Rangierbewegung" nach FDV R 300.2 könnten beim Verkehren von mehreren Rangierbewegungen nicht mit den Vorschriften abgedeckte Risiken entstehen. Würde bei einem Bahnübergang auf Grund des Erreichens der Endlage "geschlossen" beidseitig das Bild 306 signalisiert, könnten von beiden Seiten zwei Rangierbewegungen in Richtung Bahnübergang losfahren, da das Bild 306 die Bedeutung einer Zustimmung hat.</p> <p>Diese Thematik war nicht Teil der Einbindung interessierter Kreise zu den FDV 2024. Zu deren Behandlung ist eine vertiefte Analyse erforderlich. Dies kann nicht im Rahmen des Weiterentwicklungszyklus 2024 erfolgen und wird deshalb als Pendeuz für eine nächste Änderungsrunde FDV aufgenommen.</p>
1011		300.1	3.2	<p>Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnseitig gesichert mit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandsignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung <p>Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnseitig nicht gesichert</p>	<p>In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltssignalen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen.</p>		N	<p>Verweis auf Laufnummer 1010</p>
1012		300.1	3.2	<p>Erklärung der Begriffe Bahnübergangsanlage Anlage zur Sicherung von einem oder mehreren Bahnübergängen. Die Anlagen werden unterteilt in überwachte und eigensichere Bahnübergangsanlagen. Eine überwachte Bahnübergangsanlage ist bahnseitig gesichert mit</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hauptsignal bzw. «Vollüberwachung» im Bereich der Führerstandsignalisierung – Kontrolllicht – Sperr- oder Zwergsignal, Rangiersignal – Streckengerät der Zugbeeinflussung <p>Eine eigensichere Bahnübergangsanlage funktioniert autonom und ist bahnseitig nicht gesichert</p>	<p>In der FDV A2020 R 300.1 3.2 Erklärung der Begriffe ist bei den Bahnübergangsanlagen die Liste der für die bahnseitigen Deckung möglichen Elemente nicht vollständig. Die bahnseitige fehlersichere Verhinderung der Fahrerlaubnis (AB-EBV zu Art. 39, AB 39.3.f Ziffer 3.1) kann auch mit Rangierhaltssignalen (FDV R 300.2 Bilder 304 und 306) gemäss R RTE 25931 Tabelle erfolgen. Die Aufzählung ist in den FDV A2024 zu ergänzen..</p>		N	<p>Verweis auf Laufnummer 1010</p>

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1013				<p>EBV Art. 15a: Ist die Einhaltung der TSI wirklich nur für das IOP-Hauptnetz verbindlich? Aus unserer Sicht ein Widerspruch zu den FDV2024 und RL BV-FDV Art. 2.5.1 mit dem IOP-Ergänzungsnetz (gemäss Anhang 7 EBV)</p>	-	m	R	<p>Die Übernahme des europäischen Rechts ist im betrieblichen Bereich herausfordernd, weil die FDV (und TSI OPE) im Gegensatz zu den eher technischen Grundlagen EBV, AB-EBV (und TSI der strukturellen Teilsysteme) direkt wirken. Die technischen Grundlagen werden in der Regel im Rahmen von Verfahren genutzt, deren Wirkung erst nach Inbetriebnahme oder Inverkehrsetzung entsteht.</p> <p>Verbindlichkeit der TSI OPE: IOP-Hauptnetz verbindlich (EBV, gilt unabhängig weiterer Definitionen in AB EBV und/oder FDV) IOP-Ergänzungsnetz "teilweise" verbindlich (auf Ebene EBV grundsätzlich nicht verbindlich. Jedoch wurden diverse Bestimmungen in die FDV übernommen, deren materieller Gehalt daher auf Grund des Geltungsbereiches der FDV verbindlich wird. Zudem ist es zweckmässig, wenn sich die Bahnen im Bereich des IOP-Ergänzungsnetzes auch an den übrigen Bestimmungen der TSI OPE orientieren.</p> <p>Mit dem Ziel, diese Situation noch besser beschreiben zu können, soll der 1. Satz des 2. Abs. der Ziffer 2.5.1 der RL BV-FDV wie folgt geändert werden: Die Anforderungen der europäischen Vorgaben betreffend die Interoperabilität (gemäss EBV) sind durch die Bahnunternehmen des IOP-Hauptnetzes verbindlich und diejenigen des IOP-Ergänzungsnetzes soweit zweckmässig zu berücksichtigen, insbesondere TSI (gemäss Anhang 7 EBV).</p> <p>Die FDV bleiben unverändert. Sie enthalten weder Verweise noch Aussagen zum Geltungsbereich der TSI OPE.</p>

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1014				Begriffe, Konsistenz durch die Erlasse Für die Anwender, für die nachfolgenden Vorschriften, für die Schulungen spielen Begriffe eine wichtige Rolle. Im Bereich Technik und Betrieb Schiene sind es 3 Erlasse, welche die mit Abstand umfangreichsten Vorschriften festhalten: EBV, AB-EBV und FDV. Ein zeitgemässes Regelwerk verlangt hier gute und vor allem konsistente Begriffe. Soll der gleiche Inhalt bezeichnet werden, dann braucht es einen Begriff und eine einzige Definition (Erklärung).	Die Reihenfolge ist durch die Erlasse bereits bestimmt. EBV ist führend, kennt aber nur sehr wenig Begriffe. AB-EBV enthält einige Seiten Begriff im Anhang Nr. 4. Die FDV führen eine längere Liste von Begriffen, ihre Begriffe und Erklärungen müssen mit den Begriffen der AB-EBV übereinstimmen (Konformität mit dem Erlass des UVEK).	m	R	Diese Thematik war nicht (explizit) Teil der Einbindung interessierter Kreise zu den FDV 2024. Zu deren Behandlung ist eine vertiefte Analyse erforderlich. Dies kann nicht im Rahmen des Weiterentwicklungszyklus 2024 erfolgen und wird deshalb als Pendeuz für eine nächste Änderungsrunde FDV aufgenommen werden. Es ist anzumerken, dass die Hierarchie der Erlassbehörde ein Kriterium sein kann, jedoch aus Sicherheitsüberlegungen die Adressanten- / Benutzergerechtigkeit höher gewichtet werden muss. Dies zumal das Publikum der eher technischen Vorgaben (AB EBV) und dasjenige der betrieblichen FDV mehrheitlich unterschiedlich ist. Aus diesem Grunde sind auch Zitate von / nach anderen Erlassen kaum sinnvoll. Zudem werden im Kontext FDV auch die Begrifflichkeiten der TSI OPE mitzubedenken sein. Schliesslich sind auch die Sprachversionen aller relevanten Dokumente sowie die Schreibweisen des Bundes mitzubedenken.
1015				Ein Begriff und die Erklärung – nur in einem Erlass Weitere Erlasse sollen die Begriffe benutzen.	Darstellung: In den weiteren Erlassen sind Zitate erkennbar zu machen.		N	Verweis auf Laufnummer 1014
1016	1	300.1	2.5.2		Allgemein: Die Begriffe für ein und dieselbe Sache müssen identisch sein. Dies gilt sowohl aus materiellen als auch aus formalen Gründen. Die FDV 2024 haben die Festlegungen der AB-EBV 2024 (Erlass des UVEK) zu übernehmen.		N	Verweis auf Laufnummer 1014
1017	1	300.1	2.5.2	(Entwurf FDV 2024: Gleisfreimeldeeinrichtung (GFM) technische Einrichtung zum Feststellen, ob Gleisabschnitte frei von Eisenbahnfahrzeugen sind.) Gemäss AB-EBV 2020 (seit 2012 unverändert): Gleisfreimeldeeinrichtung Gleisfreimeldeeinrichtungen dienen dem Zweck, das Freisein einzelner Abschnitte der Gleisanlage von Eisenbahnfahrzeugen festzustellen.	Konsistenz von FDV mit AB-EBV, Text AB-EBV übernehmen	r	R	Es kann keine materielle Inkonsistenz festgestellt werden. Daher soll die Harmonisierung der Begriffe zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Verweis auf Laufnummer 1014
1018	1	300.1	2.5.2	(Entwurf PCT 2024 dispositif de contrôle de l'état libre de la voie (ELV) dispositif technique qui sert à s'assurer de l'absence de véhicules ferroviaires sur les tronçons de voie) Selon DE-OCF 2020 Equipement de contrôle de l'état libre de la voie Equipement qui sert à détecter qu'il ne se trouve pas de véhicule ferroviaire sur le tronçon de voie contrôlé.	Konsistenz von PCT mit DE-OCF, Text AB-EBV übernehmen	r	R	Aucune incohérence matérielle n'a été constatée. Par conséquent, l'harmonisation des termes aura lieu ultérieurement. Renvoi au numéro courant 1014

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1019	1	300.1	2.5.2	<p>Instruierte Person für elektrische Anlagen: Personne instruite pour les installations électriques</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutz-massnahmen.</p> <p>Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung</p>	<p>Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen</p> <p>anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1002
1020	1	300.1	2.5.2	<p>Sachverständige Person für elektrische Anlagen Personne compétente pour les installations électriques</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutz-massnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden.</p> <p>Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachver-ständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.</p>	<p>Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen</p> <p>anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1001
1021		300.1		<p>Schaltberechtigte Person</p> <p>Personne autorisée à manoeuvrer.</p> <p>Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalt-handlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus.</p> <p>Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde.</p>	<p>Text AB-EBV 2024, Anhang Nr. 4 übernehmen</p> <p>anstelle des Texts des Entwurfs FDV 2024.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1003

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "I" ersichtlich)
1022				<p>Sachverständige Person. In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person hat Erfahrung im Umgang mit Starkstromanlagen, kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Er kann zB. als Betriebsinhaber, Anlageverantwortlicher, Arbeitsverantwortlicher oder Schaltberechtigte Person eingesetzt werden und darf Personen instruieren und ausbilden. Fachqualifikation: Als sachverständig im Fachbereich elektrische Anlagen gilt, wer eine elektrotechnische Bildung (fachtechnische Berufs[1]lehre oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat. Als sachverständig in einem speziellen Arbeitsgebiet gilt, wer eine, dem Arbeitsgebiet entsprechende fachtechnische Bildung (fachtechnische Berufslehre, gleichwertige betriebsinterne Ausbildung oder Studium im Fachbereich) abgeschlossen hat.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in den FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1001
1023				<p>Instruierte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: 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. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist berechtigt um begrenzte, genau umschriebene Tätigkeiten in Starkstromanlagen, gemäss Instruktion durch eine sachverständige Person, auszuführen. Sie kennt die örtlichen Verhältnisse und die zu treffenden Schutzmassnahmen. Fachqualifikation: Als instruiert im Fachbereich elektrische Anlagen gelten Personen mit oder ohne elektrotechnische Bildung.</p>	<p>Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.</p>		N	Verweis auf Laufnummer 1002

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1024				Schaltberechtigte Person In den FDV2024 (Entwurf) vorgesehen: Nicht vorhanden. Textvorschlag neu: Rolle und Verantwortung: Diese Person ist für Schalthandlungen an elektrischen Anlagen instruiert. Sie führt Schalthandlungen, ausser in Notsituationen, immer im Auftrag aus. Fachqualifikation: Als schaltberechtigt gilt, wer im Fachbereich dazu instruiert oder sachverständig ist und nach internem Kompetenznachweis vom Betriebsinhaber dazu ermächtigt wurde.	Die Begriffserklärungen in der FDV 2024 sind gem. AB-EBV 2024 Anhang 4 zu übernehmen. Die beschriebenen Rollen vom Personal der elektrischen Anlagen müssen gemäss den Erklärungen in den AB-EBV Anhang 4, Bauten an Anlagen, Elektrische Anlagen (Artikel 42 EBV) verwendet werden. Diese müssen in den FDV identisch sein.		N	Verweis auf Laufnummer 1003
1025		300.1	2.1.6	Das Erstellen und Anwenden der Checklisten Fahrdienst ist verbindlich, – wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren oder wenn im Bereich der Führerstandssignalisierung Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen oder mit Zugfahrstrassen und Überwachung (Teil- oder Vollüberwachung) gesichert werden	Wenn eine Rangierbewegung mit On-Sight oder Full Supervision erfolgt, sollte dies auch erlaubt sein. Dies wäre auch passend zum 1 Satz in R 300.4 Kap. 7.1.1.	m	R	Die Eingabe ist materiell soweit korrekt, dass Rangierfahrten mit solcher Sicherung auch durchgeführt werden können. Die bestehende Vorgabe berücksichtigt diese Fälle jedoch bereits. In der Formulierung " <i>wenn im Bereich FSS Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen gesichert werden</i> " enthält (implizit) die beiden angesprochenen Fälle (OS und FS-Fahrstrassen). Folglich ist keine Änderung notwendig.
1026		300.3	5.4.1	Die Streckentabelle muss mindestens enthalten: – die Bahnhöfe und Haltestellen mit deren kilometrischen Lage – im Bereich der Führerstandssignalisierung die kommerziellen Halteorte mit deren kilometrischen Lage sowie die Geschwindigkeitsbereiche – die massgebende Neigung zwischen den einzelnen Bahnhöfen. Im Bereich der Führerstandssignalisierung wird die massgebende Neigung zwischen einzelnen kommerziellen Halteorten aufgeführt	Nur Input, ohne Textvorschlag: Warum Geschwindigkeitsbereiche und Neigungen? Das wird vom RBC übermittelt für FS/OS. Beim Aufstarten / Shunting sollten diese Werte weniger relevant sein	m	R	Die Eingabe ist nicht nachvollziehbar. Die aktuelle Formulierung beinhaltet bereits spezifische Angaben für FSS. Die Angabe von Neigung und Geschwindigkeitsbereichen zwischen kommerziellen Halteorten ist eine Unterstützung für den Lokführer bei Fahrten ohne FS den nächsten Halteort optimal anfahren zu können, auch wenn die Fahrerlaubnis (Mouvement Authority) über den Halteort hinaus erteilt worden ist.
1027		300.4	2.4.6	Sofern es sich um Nebengleise handelt und im Bereich der Führerstandssignalisierung übernimmt in nicht zentralisierten Bereichen der Rangierleiter gleichzeitig die Aufgaben des Fahrdienstleiters.	Nur Input ohne Textvorschlag: Der Satz scheint unvollständig.	r	A	Stilistisch kann der Satz besser formuliert werden: Sind Nebengleise betroffen und im Bereich FSS übernimmt in nicht zentralisierten Bereichen der RL gleichzeitig die Aufgaben des FDL.
1028		300.6	2.4.1	Der Lokführer darf bei der Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung erst auf die am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit beschleunigen, nachdem das Zugende an der CAB-Anfangstafel vorbeigefahren ist oder die Anzeige für die Einfahrt in den ETCS L2-Bereich nicht mehr vorhanden ist.	Wenn die Track Description über den ganzen Zug vorhanden ist, wird die Einfahrt von ETCS kontrolliert und der Lf darf beschleunigen.	m	R	Die Eingabe beschreibt einen Zustand des Vorliegens von technischen Informationen, welche eine frühere Beschleunigung erlaubt. Die konkrete Wirkungsweise und die Häufigkeit eines möglichen Nutzens sind nicht angesprochen. Auf Grund der Einheitlichkeit der Regelung (Human Factors) und der Annahme der seltenen Anwendung verzichtet das BAV auf eine vertiefte Analyse und allfällige Aufnahme einer weiteren zusätzlichen Spezial-Regelung.

Nr. (aus EIK EBV / AB EBV ab 1000)	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	Entscheid / Begründung / Kommentare des BAV (die grundsätzliche Übernahme ist in Spalte "1" ersichtlich)
1029		300.6	3.8	Wenn der Lokführer bei startenden Zügen nach Betätigung der Taste «Start» am DMI zur Quittierung der Betriebsart «Staff Responsible» aufgefordert wird, hat er den Fahrdienstleiter vor der Quittierung zu benachrichtigen sofern im für das Losfahren keine zusätzliche Information vorliegt..	Idee ist, dem Lf entweder optisch (aus Diskussion mit SBB) oder per Textmeldung (auch in Diskussion mit SBB) mitzuteilen, dass er losfahren darf wenn für ihn mit genügender Sicherheit eine Fahrstrasse eingestellt ist.	m	R	Die Quittierung von "SR" wird als sensible Handlung betrachtet, welche der LF in keinem Falle ohne entsprechenden protokollpflichtigen Befehls des FDL ausführen soll. In solchen Situationen ist es besonders wichtig, dass das Vorgehen immer eindeutig ist und keine Spezialfälle nötig sind. Soll aus betrieblichen Gründen diese protokollpflichtige Verständigung vermieden werden, so sind die Anlagen (Balisenstandorte) entsprechend zu projektieren, so dass das RBC den Standort der Fahrt kennt und mind. eine OS-Fahrstrasse bzw. Fahrerlaubnis erreicht werden kann. (Wurde anlässlich eines einzelnen Projektes bereits so mit SBB besprochen.)