

## FDV A2025: Ergebnis der Einbindung interessierter Kreise und Bereinigung

### 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

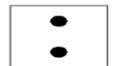
2 N = unter anderer Laufnummer behandelt (mehrere gleiche Eingaben), Verweis auf Laufnummer in Spalte "Entscheid"  
R = Refusé / abgelehnt; Eingabe wird nicht übernommen  
A = Accepté / akzeptiert; Eingabe wird übernommen, WEB wird angepasst

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer                 | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-----------|------------------------|--|---|---|---|--|
| 0001 | TP2 TSI OPE   | 300.4     | 1.6.1.                 | oder in Rangierbereichen   | nicht streichen   | m | R | Alle Aspekte ETCS/FSS werden bewusst aus den FDV entfernt.<br>TSI OPE ist massgebend, wenn zusätzliche Regelungen nötig durch ISB oder EVU im Rahmen der BV zu regeln.   |
| 0004 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5.1                  | Letzter Satz:<br>Bei einer <b>Abweichung zu Übernahme</b> einer «NIOP*»-Bestimmung gilt hingegen das Vorgehen gemäss Ziffer 2.8.1 dieser RL (siehe auch 2.14.1).   | Gemäss Ziffer 2.14.1 müssen IOP Bahnen für die Übernahme von NIOP* Bestimmungen einen Abweichungsantrag gem. 2.8.1 stellen aus. Der letzte Satz in Ziffer 2.5.1 und der letzte Satz in Absatz 1 von Ziffer 2.8.1 können somit nicht stimmen, es muss um die Übernahme und nicht (nur) um eine Abweichung von NIOP*-Ziffern gehen. | r | A | Korrekt, die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.  |
| 0005 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.8.1                  | Letzter Satz:<br>Dasselbe Vorgehen gilt für BV von IOP-Bahnen, welche <del>von den</del> in den FDV als «NIOP*» deklarierten Bestimmungen <del>abweichen</del> übernehmen wollen   | Gemäss Ziffer 2.14.1 müssen IOP Bahnen für die Übernahme von NIOP* Bestimmungen einen Abweichungsantrag gem. 2.8.1 stellen aus. Der letzte Satz in Ziffer 2.5.1 und der letzte Satz in Absatz 1 von Ziffer 2.8.1 können somit nicht stimmen, es muss um die Übernahme und nicht (nur) um eine Abweichung von NIOP*-Ziffern gehen. | r | A | Korrekt, die vorgeschlagene Formulierung wird übernommen.  |
| 0006 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.14.1                 | <b>Aus obestehender Tabelle ist ersichtlich, welche hoheitlichen Vorgaben bei der Erarbeitung von Betriebsvorschriften mindestens beachtet werden müssen und wie bei Bedarf mit Abweichungen oder für die Übernahme von nicht verbindlichen hoheitlichen Vorgaben vorzugehen ist.</b>  | Letzter Satz: Die Tabelle erläutert auch das Vorgehen zur Übernahme von Vorgaben, nicht nur zu Abweichungen.  | r | A | Anliegen ist nachvollziehbar. Die Formulierung soll dahingehend präzisiert werden, dass diese explizit zu den Formulierungen der Anlage 2, R300.1 passen.<br>Anpassung:<br><b>Aus obestehender Tabelle ist ersichtlich, welche hoheitlichen Vorgaben bei der Erarbeitung von Betriebsvorschriften mindestens beachtet werden müssen und wie bei Bedarf mit Abweichungen oder der Berücksichtigung von NIOP (Kategorie gemäss Anl. 2, R300.1 FDV) als Stand der Technik vorzugehen ist.</b> |
| 0007 | TP2 TSI OPE   | 300.9     | 9.2                    | Fahrleitung spannungslos<br>Stellt der LF fest, dass die Fahrleitung nach einem Spannungsausfall nicht sofort wieder unter Spannung kommt, hat der LF wie folgt vorzugehen:<br>– sofort mit Fahrt auf Sicht weiterfahren<br>– nur so lange weiterfahren, dass auf Grund der Bremsbauart noch sicher angehalten werden kann<br><del>– bei Aussensignalisierung</del><br>– die Streckentrennung mit gesenktem Stromabnehmer befahren<br>– an geeigneter Stelle, jedoch spätestens im nächsten Bahnhof anhalten.<br><del>– im Bereich der FSS</del><br><del>– die Stromabnehmer sofort senken</del> | "Bei Aussensignalisierung" streichen, da nicht mehr relevant, dass unterscheidet wird.  | r | A | Korrekt, die beiden Alinea, welche "Aussensignalisierung" zugeordnet waren, können auf die gleiche Ebene, wie die beiden ersten Alinea.  |
| 0008 | TP2 TSI OPE   | 300.1     | 2.3                    | Prüfen, EOA und RBC noch verwendet?  | löschen   | r | A | Korrekt. Dies war in den E.i.K.-Unterlagen (Beilage 1 zum TP TSI OPE unter Ziffer 2.5.1) im Grundsatz ersichtlich.<br>EOA und RBC = streichen  |
| 0009 | TP2 TSI OPE   | 300.2     | B1<br>1.5/1.5.2/1.5.4. | Rest der Ziffer inkl. Grafiken auch noch löschen gemäss TP2, Ziffer 2.2.3 (Beurteilung der TSI OPE Bestimmungen in Bezug auf die FDV)  | Die Situation kommt nur vor, wenn FSS vorhanden und ist durch die ISB abschliessend zu regeln.  | m | R | Bei den geregelten Situationen ist immer ein Teil mit Aussensignalisierung betroffen. Dies Übergänge sollen in der Schweiz einheitlich sein (und bleiben). Daher werden die entsprechenden Regelungen beibehalten.   |
| 0010 | TP2 TSI OPE   | 300.3     | 1.1                    | – besondere, automatisierte Warnverfahren (z.B. automatische Warnsysteme auf Arbeitsstellen)   | Im Entwurf ist das «-» (Alinea) abhanden gekommen   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0011 | TP2 TSI OPE   | 300.3     | 5.6.1                  | <del>Bei Aussensignalisierung (2x)</del>   | «Bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer  | r | A | Korrekt, wird angepasst (2 mal gestrichen).  |

| Nr.  | TP/T        | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|-------|--------|--|---|---|---|--|
| 0012 | TP2 TSI OPE | 300.4 | 1.6.2  | Innerhalb eines Bahnhofes <del>oder in Rangierbereichen</del> ist für alle Rangierloks die gleiche Fahrriichtung vorwärts festzulegen.<br>Stimmt dies mit der festgelegten Fahrriichtung vorwärts des Bahnhofes <del>oder des Rangierbereichs</del> nicht überein, ist das Triebfahrzeug nach Möglichkeit abzdrehen. | «oder in Rangierbereichen» bzw. «oder des Rangierbereichs» löschen  | r | A | Korrekt, wird angepasst (1 mal im 2. Alinea, 1 mal im 3. Alinea)   |
| 0013 | TP2 TSI OPE | 300.4 | 5.3.4  | Im Bahnhof <del>bzw. innerhalb des Rangierbereichs</del> gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Rangierbewegungen. Auf der Strecke <del>bzw. ausserhalb des Rangierbereichs</del> gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Züge.   | «bzw. innerhalb des Rangierbereichs» bzw. «bzw. ausserhalb des Rangierbereichs» löschen   | r | A | Korrekt, wird angepasst (1 mal im 1. Alinea, 1 mal im 2. Alinea)   |
| 0014 | TP2 TSI OPE | 300.4 | 5.5.1  | Dabei müssen – <del>bei Aussensignalisierung</del> Hauptsignale, Rangiersignale und die Rangiergrenze nicht beachtet werden.   | «- bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer. Fliesstext statt Aufzählung   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0015 | TP2 TSI OPE | 300.5 | 5.5.1  | Ausnahme <del>bei Aussensignalisierung</del> :   | «- bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer  | r | N | R300.5 weist keine Ziffer 5.5.1 auf, weshalb wohl R300.4 angesprochen ist.<br>s. Laufnummer 0014   |
| 0016 | TP2 TSI OPE | 300.5 | 3.7.2  | Tabelle Spalte Vmax - Text:<br><br>Die EVU regeln in ihren Betriebsvorschriften <del>– die minimale Anhängelast für Geschwindigkeiten über 160 km/h</del> .  | Grössere Geschwindigkeiten kommen aus Sicht FDV bei Aussensignalisierung nicht vor.   | r | R | Die V max von Zügen ist unabhängig von Signalisierungssystemen (Aussen- oder Führerstandsignalisierung) relevant, weshalb es hier so belassen wird.  |
| 0017 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 1.3.1  | Der FDL erteilt dem LF die Zustimmung zur Fahrt <del>– bei Aussensignalisierung</del> mit der Fahrtstellung des Hauptsignals.  | «- bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer. Fliesstext statt Aufzählung   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0018 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 1.3.2  | Die erteilte Zustimmung zur Fahrt gilt<br><br><del>– bei Aussensignalisierung</del><br>☐ auf der Strecke...<br>☐ im Bahnhof...   | «- bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer. Verbleibende Aufzählungen nach links (Layout)   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0019 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 3.5.1  | bei in der Streckentabelle gekennzeichneten - Bahnhöfen, Bahnhoften oder einzelnen Gleisen   | «-» vor «Bahnhöfen...» löschen, Fliesstext statt (Unter)Aufzählung  | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0020 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 4.2.7  | Muss <del>bei Aussensignalisierung</del> der FDL den LF protokollpflichtig über eine Geschwindigkeitsreduktion verständigen, hat der FDL den LF zusätzlich bei der Übermittlung des Befehls 5 und des Befehls 6 protokollpflichtig über die Art der Zustimmung zur Fahrt zu verständigen.                            | «bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer.   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0021 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 4.8.2  | Ziffer komplett löschen  | Die Situation kommt nur vor, wenn FSS vorhanden und ist durch die ISB abschliessend zu regeln.  | m | R | Bei den geregelten Situationen ist immer ein Teil mit Aussensignalisierung betroffen. Dies Übergänge sollen in der Schweiz einheitlich sein (und bleiben). Daher werden die entsprechenden Regelungen beibehalten.   |
| 0022 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 5.2.3  | Züge mit vorgeschriebenem Halt haben in Bahnhöfen <del>oder an kommerziellen Halteorten</del> am normalen Halteort anzuhalten.   | «oder an kommerziellen Halteorten» löschen, Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.1 ist auch gelöscht  | r | A | Korrekt, wird angepasst (kommerzieller Halteort wurde ausschliesslich im Kontext mit FSS betrachtet.)  |
| 0023 | TP2 TSI OPE | 300.6 | 5.4.2  | Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis <del>bei Aussensignalisierung</del>   | «bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer (5.4.3 wird gelöscht)  | r | A | Korrekt, Titel wird angepasst.   |
| 0024 | TP2 TSI OPE | 300.7 | 2.1    | Die Zugbeeinflussung gewährleistet überdies, dass der LF die sicherheitsrelevanten Informationen von Signalen <del>und RBC</del> berücksichtigt.   | «und RBC» löschen, Erklärung Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.2 ist auch gelöscht   | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0025 | TP2 TSI OPE | 300.7 | 2.4    | Die Informationen der Infrastruktur werden über Streckengeräte (Balisen, Gleismagnete, strahlendes Kabel) <del>oder Mobilkommunikation via RBC</del> übertragen.   | «oder Mobilkommunikation via RBC» löschen, Erklärung Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.2 ist auch gelöscht. Die Situation kommt nur vor, wenn FSS vorhanden und ist durch die ISB abschliessend zu regeln. | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0026 | TP2 TSI OPE | 300.7 | 2.4    | Auf dem Fahrzeug wird die Information über <del>eine Antenne</del> <del>oder</del> einen Empfänger entgegengenommen.   | «eine Antenne oder» löschen. In diesem Kontext ist eine Antenne auch ein Empfänger.   | r | A | Korrekt, kann vereinfacht werden.  |
| 0027 | TP2 TSI OPE | 300.7 | 3.3    | Grundsätzlich werden folgende Funktionen unterschieden:<br>...<br>– Überwachung<br>☐ der Höchstgeschwindigkeit<br>☐ des Zuges<br>☐ <del>– der Betriebsart</del><br>☐ der Strecke<br>...  | «- Betriebsart» löschen, Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.1 und Erklärung Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.2 sind auch gelöscht   | m | R | Betreffend FSS s. Laufnummer 0037<br>Die hier verbleibenden Betriebsarten werden im Rahmen des jeweiligen Zugbeeinflussungssystems beschrieben. (Korrekt ist, dass die Betriebsarten ETCS hier nicht mit mehr gemeint sind, da diese in der Anlage A der TSI OPE enthalten sind.)<br>- der Betriebsart wird beibehalten. |
| 0028 | TP2 TSI OPE | 300.7 | 3.3.3  | Überwachung der Höchstgeschwindigkeit<br>Es handelt sich fallweise um die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zugs, des Streckenabschnitts, <del>der Betriebsart</del> oder der Rangierbewegung.   | «, der Betriebsart» löschen, Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.1 und Erklärung Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.2 sind auch gelöscht   | m | N | s. Laufnummer 0027   |
| 0029 | TP2 TSI OPE | 300.9 | 2.4.1  | Die Zustimmung wird wie folgt erteilt:<br>– ...<br>– mit dem protokollpflichtigen Befehl 1, <del>2 oder 7</del> oder   | «, 2 oder 7» löschen, Befehle sind im 300.10, Ziffer 3.1 auch gelöscht  | r | A | Korrekt, „ 2 oder 7“ ist zu streichen, da die entsprechenden Befehle ausschliesslich ETCS/FSS betreffen und nicht mehr in den FDV enthalten sind.  |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|--------|--|--|---|---|--|
| 0030 | TP2 TSI OPE | 300.9  | 9.2    | Stellt der LF fest, dass die Fahrleitung nach einem Spannungsausfall nicht sofort wieder unter Spannung kommt, hat der LF wie folgt vorzugehen:<br>...<br><del>bei Aussensignalisierung</del><br>☐ die Streckentrennung mit gesenktem Stromabnehmer befahren<br>☐ an geeigneter Stelle, jedoch spätestens im nächsten Bahnhof anhalten | «- bei Aussensignalisierung» löschen, gibt nichts anderes aus Sicht FDV in dieser Ziffer. Verbleibende Aufzählungen nach links (Layout)  | r | A | Korrekt, die beiden Alinea, welche "Aussensignalisierung" zugeordnet waren, können auf die gleiche Ebene, wie die übrigen Alinea.  |
| 0031 | TP2 TSI OPE | 300.9  | 13.2   | Als Gefährdungen im Eisenbahnbetrieb gelten alle Ereignisse, die einen Unfall verursachen oder darauf hinweisen können.<br>Darunter fallen insbesondere:<br>-...<br>- Überfahren eines Halt zeigenden Signals <del>oder des EOA</del>  | «oder des EOA» löschen, Erklärung Begriff im 300.1, Ziffer 2.5.2 ist auch gelöscht   | r | A | Korrekt, "oder des EOA" ist zu streichen, da dies ausschliesslich ETCS/FSS betrifft und nicht mehr in den FDV enthalten ist.   |
| 0032 | TP2 TSI OPE | 300.10 | 2.1    | Zu den Formularen der ersten Kategorie zählen:<br><del>das Sammelformular-Befehle</del><br><del>die europäischen Befehle</del><br>- der Befehl für Kreuzung und Überholung.<br>...   | Auch anderer Text möglich.<br>Gemäss Beschreibung gibt es nur noch einzelne Formulare. Diese sind im Gegensatz zu heute nicht mehr mit «Sammelformular Befehle» beschriftet  | r | R | Es ist korrekt, dass das Sammelformular Befehle auf den Befehlen nach TSI OPE basieren. Jedoch wurden einige Anpassungen vorgenommen, weshalb der Begriff "Sammelformular Befehle" beibehalten wird, mit dem Ziel eine klare Abgrenzung zu haben. Es steht den ISB der nicht-interoperablen Bahnen frei, dies in den Betriebsvorschriften zu präzisieren.  |
| 0033 | TP2 TSI OPE | 300.10 | 2.1    | Wenn ein quittungspflichtiger Befehl protokollpflichtig abgegeben oder übermittelt wird, ist <del>das Sammelformular</del> der Befehle mit dem entsprechenden Modul zu verwenden.  | Es wird der jeweilige Befehl und nicht das Sammelformular übermittelt.   | r | A | Korrekt. Der Text wird wie beantragt angepasst.  |
| 0034 | TP2 TSI OPE | 300.10 | 3.1    | Befehl 8: Befahren einer <del>oder mehrerer</del> gestörten Bahnübergangsanlagen   | Gem. Dokument BAV «Weiterentwicklung FDV A 2025 - Fachthema TSI OPE» ist Befehl 8 so vorgesehen. Bitte harmonisieren.  | r | A | Korrekt, wird so angepasst.  |
| 0035 | TP2 TSI OPE | 300.12 | 3.4.5  | <del>Rangierbewegungen im Bahnhof und im Bereich der FSS werden quittungspflichtig verständigt.</del>  | Ganzer Satz löschen, entspricht Grundsatz gemäss 300.9, Ziffer 1 (Für Rangierbewegungen im Bahnhof und in Anschlussgleisen werden die entsprechenden Befehle quittungspflichtig statt protokollpflichtig übermittelt.)   | m | R | In R300.9 ist diese Bestimmung mit der Prämisse auf Störungen enthalten. Da Arbeiten im Gleisbereich keine Störungen in Sinne des R300.9 sind, ist die Regelung in R300.12 nötig.<br>(In der Konsequenz wird ausschliesslich der Teil "und im Bereich der FSS" gelöscht, wie in der E.i.K. aufgezeigt.)  |
| 0036 | TP2 TSI OPE | 300.10 | 3.1    | Lokführer = Lokführer  | Schreibfehler in allen Befehlen im Feld «V»  | r | A | Rechtschreibfehler wird korrigiert.  |
| 0039 | TP 1 Tram   | 300.1  | 2.5.1  | <del>Eigentrassee</del> durch Unabhängiger Bahnkörper (UBK) ersetzen.  | Der Begriff "Eigentrassee" wird im innerstädtischen Umfeld nicht nur für baulich abgetrennte Schienenwege genutzt, sondern z.B. auch für abmarkierte Busspuren. Insofern ist der Begriff nicht uneindeutig.<br>Der Begriff "Unabhängiger Bahnkörper" ist in der AB-EBV stark verankert, auch im Zusammenhang mit Strassenbahnen (AB-EBV spricht noch von Strassenbahn, nicht explizit von Tram). Der Begriff "Eigentrassee" kommt dagegen nur ein einziges Mal vor. Aus Sicht der Begriffshygiene macht "Eigentrassee" ebenfalls kein Sinn.<br>Zudem hat man nicht im Griff, dass auf einem befestigten "Eigentrassee" nicht auch MIV verkehrt (auch nicht verbotenerweise oder bei Baustellen). Im "unabhängigen Bahnkörper" ist ein Fahren mit Pneu-Fahrzeugen technisch nicht möglich.<br>Die vorgegebene Streckengeschwindigkeit ist unabhängig von der Trassenart. Die Trassenart wird aufgrund der technischen Ausgestaltung vorgegeben. Das heisst, auch auf dem UBK darf nicht schneller gefahren werden, als dass "Fahrt auf Sicht" zu lässt. | m | A | Wird angepasst.<br>Grund: die Branche (vertreten in der Arbeitsgruppe) sieht keine Notwendigkeit für das operative Personal (Fahrpersonal und sämtliches Personal bezüglich Arbeitssicherheit und Personal auf Arbeitsstellen) die unabhängigen Bahnkörper/Eigentrassee auszuweisen.<br>Begründung der Branche: im Fahrbetrieb ist für das Verhalten des Personals irrelevant, ob die Fahrt auf Eigentrassee oder im Bereich mit Strassenverkehr stattfinden. Es wird auch nicht unterschiedlich ausgebildet, da auch im Bereich mit unabhängigen Bahnkörper (inkl. nicht öffentlich zugänglichen Bereichen) auf Sicht gefahren wird, wobei die Fahrgeschwindigkeit situativ den Verhältnissen angepasst werden kann.<br>Aspekt Arbeitssicherheit:<br>Betreten von öffentlich zugänglichen Bereichen kann in R 300.8 angepasst werden, ohne den Begriff Eigentrassee zu verwenden (s.a. Laufnummer 0063).<br>Aspekt Arbeitsstellen:<br>Die Randbedingungen wie Zugänglichkeit und Fluchraum werden bei der Risikobeurteilung als Basis für das SiDi von Grund auf betrachtet, dabei werden die beiden Ausprägungen öffentlich/unabhängiger Bahnkörper berücksichtigt.<br><br>Auf den Begriff "Eigentrassee" wird verzichtet und damit entfallen auch die Signale Beginn Eigentrassee und Ende Eigentrassee (R 300.2 Ziff 2.6.13 Bilder 299.20 und 299.21) und die Beilage 3 wird entsprechend vereinfacht. |
| 0040 | TP 1 Tram   | 300.1  | 2.5.2  | <del>Linien- und Dienstgleise, welche durch die ISB ausschliesslich für Fahrten im Trambetrieb definiert sind und nicht öffentlich zugänglich sind. Anfang und Ende des Eigentrases müssen für das betroffene Personal eindeutig sein.</del>   | Was ist der Grund für die "andersbehandlung" des "Eigentrassee" (UBK)? Entstehen dem Tramführer bzgl. Der Vorsichtpflicht Änderungen? Weshalb muss es für das Personal eindeutig sein? Darf man schneller fahren? Unserer Meinung nach gilt auch da die "Fahrt auf Sicht" und die Aufmerksamkeit des Tramführers hat ungehindert auf dem Fahrweg zu sein. Die öffentliche Zugänglichkeit kann nicht immer verhindert werden (nicht abgesperrt).  | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrassee/unabhängiger Bahnkörper)   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|--|--|---|---|--|
| 0041 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Fahrt auf Sicht den Sichtverhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeit, höchstens 40 km/h, sodass rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann. <del>Im Trambetrieb sowie in</del> In Einzelfällen sehen die spezifischen hoheitlichen Vorschriften abweichende Höchstgeschwindigkeiten vor.<br>Im Trambetrieb gelten die durch die ISB definierten Höchstgeschwindigkeiten. | Wir würden das in das Delegationsprinzip geben. Ansonsten müsste man die Höchstgeschwindigkeit vorgeben.<br>Trambetrieb separieren   | m | A | Einverstanden, wird angepasst.<br>Grund: die von 40 km/h abweichende Höchstgeschwindigkeit ist Teil der Betriebsvorschriften der EBU und damit nicht hoheitlich.<br>Neuer Inhalt:<br><i>Fahrt auf Sicht den Sichtverhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeit, höchstens 40 km/h, sodass rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann. Im Trambetrieb sowie in In Einzelfällen sehen die spezifischen hoheitlichen Vorschriften abweichende Höchstgeschwindigkeiten vor. Im Trambetrieb können die ISB abweichende Höchstgeschwindigkeiten signalisieren oder in den Betriebsvorschriften regeln.</i> |
| 0042 | TP 1 Tram | 300.1 |        | Werden mehrere Funktionen durch eine einzelne Person wahrgenommen, stellt diese Person die korrekte Ausführung aller betreffenden fahrdienstlichen zur Umsetzung der Funktionen erforderlichen Tätigkeiten sicher.   | Der Begriff "fahrdienstliche Tätigkeit" ist im Vergleich Tram – Eisenbahn nicht 1:1 vergleichbar.  | m | R | Wird nicht angepasst.<br>Personen können eine oder mehrere Funktionen inne haben, diesen sind Tätigkeiten zugeordnet. Eine Wiederholung von Funktionen im Satz bringt keinen Mehrwert.   |
| 0043 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11   | Im Trambetrieb ist betrieblich die gemeinsame Verkehrsfläche die Teilnahme am Strassenverkehr Standard. Es gelten zusätzlich die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung, im Eigentrasse-unabhängigen Bahnkörper (UBK) gilt die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht, unabhängig von der Betriebsform. Anfang und Ende des Eigentrasses sind durch die ISB festzulegen.  | Im Trambetrieb ist generell die Teilnahme an Strassenverkehr Standard welches bedingt, dass die Strassenverkehrsgesetzgebung zusätzlich zu beachten ist. UBK, siehe 2.5.1. Im UBK kann nach Tram-, Strassenbahn- und nach Eisenbahnbetrieb gefahren werden. Eine Signalisation des UBK ohne Änderung der Betriebsform darf für den Tramführer keine Auswirkung haben, insofern macht es keinen Sinn, diesen festzulegen oder gar zu signalisieren. Wichtig ist die Signalisation bei Änderung der Betriebsform. Fahrt auf Sicht ist im Trambetrieb der Standard. Im Gegensatz zum Eisenbahnbetrieb, wo die Fahrt nach Signalen der Standard ist. Die ursprüngliche Formulierung ist nicht als Vorschrift, sondern als Feststellung verfasst. Vielmehr ist zu sagen, weshalb die Strassenverkehrsgesetzgebung gilt.   | m | A | Die Teilnahme am Strassenverkehr ergibt sich aus der Gültigkeit der Strassenverkehrsgesetzgebung. Dies ist ein Ausbildungsthema und kein FDV Vorgabentext. Der Artikel wird jedoch aufgrund der Eingabe und weiteren Überlegungen geändert.<br>Rest der Eingabe ist unter Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper) behandelt.<br><del>Im Trambetrieb ist betrieblich die gemeinsame Verkehrsfläche Standard. Es gelten zusätzlich die Vorschriften der Strassenverkehrsgesetzgebung.</del><br>Der Vorschlag die Teilnahme am Strassenverkehr aufzunehmen wird nicht übernommen.   |
| 0044 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.1 | Beginn und Ende des Eigentrasses Auf die Signalisierung kann verzichtet werden, wenn dies in den Betriebsvorschriften definiert und für das betroffene Personal eindeutig ersichtlich ist.   | In diesem Artikel bezieht man sich auf die betrieblich relevanten Grenzen im Trambetrieb. Auch wenn im UBK die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht gilt, so gilt nach wie vor die Betriebsform "Fahrt auf Sicht". Wenn man nun im UBK aus dem Tram eine Eisenbahn macht, müsste in dem Bereich das Vmax auf 40 km/h reduziert werden. Somit ergibt sich rein betrieblich gesehen gegenüber dem Betrieb in der Mischverkehrsfläche keinen Unterschied und eine Signalisation der Trassenänderung macht somit keinen Sinn (Trasse ≠ Betriebsform).  | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)  |
| 0045 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.3 | Die Fahrten sind soweit möglich als Zugfahrt Tramzugfahrt (oder Tramfahrt) auszuführen   | Der Begriff Zugfahrt ist unter 300.1 / Ziff. 2.5.2 mit "Fahrt im Bahnhof und auf der Strecke, die durch Hauptsignale gesichert und geregelt ist, sowie Züge im Bereich mit FSS" definiert.<br>In dieser Definition findet sich die Betriebsform "Fahrt auf Sicht" Tram nicht wieder. Auf den Liniengleisen des Trams hat es weder Bahnhöfe, Strecken noch Hauptsignale, noch sind die Zugfahrten im Trambereich gesichert oder geregelt. Zugfahrten im Sinne der Zugfahrt kann im Trambetrieb nicht umgesetzt werden. Somit macht die Rangierfahrt auch nur Sinn, wenn es dazu ein "Gegenstück" gibt, das wäre dann im Trambereich die Tramzugfahrt.<br>Die Definition der Tramzugfahrt muss im 300.1 / Ziff. 2.5.2 noch eingefügt werden.<br>Tramzugfahrt<br>Fahrt auf Linien und Dienstgleisen in gebotener Regelfahrrichtung.<br>Die Art und Weise ist unter 2.11.2 korrekt definiert, einzig wenn man den Begriff "Zugfahrt" im 300.1 / Ziff. 2.5.2 liest, ist das im Trambetrieb nicht umsetzbar. | m | R | Wird nicht angepasst.<br>Der Begriff Zug und der Begriff Zugfahrt sollen in den gesamten FDV verwendet werden, um gemeinsame Begrifflichkeiten zu gewährleisten. Deshalb wurden die Begriffe Zug und Zugfahrt um die Aspekte des Trambetriebes erweitert.<br>Siehe in übergeordnetem Kontext auch Laufnummern 0149 und 0198<br>Der Textvorschlag wird nicht übernommen.  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|---|
| 0046 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 | Anwendung der Fahrdienstvorschriften im Trambetrieb   | Hinweis: es wird beschrieben, welche Reglemente nicht anzuwenden sind, welche teilweise anzuwenden sind, nicht aber dass der Rest anzuwenden ist.   | r | R | Da die FDV nach Aufhebung der Dispensation und mit Einführung des Teil-GB grundsätzlich gelten, müssen die gültigen Reglemente nicht aufgeführt werden. Dies resultiert aus dem Geltungsbereich der Ziffer 1.2 des R300.1.  |
| 0047 | TP 1 Tram | 300.1 |        | Teil-Geltungsbereich Tram   | Zugfahrten sind per Definition 300.1 im Trambereich nicht durchführbar.   | m | N | siehe Laufnummer 0045 (Begriff Zug, Zugfahrt)   |
| 0048 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.1.3  | Aufstellung der Signale<br>Im Trambetrieb kann die Aufstellung von diesen Grundsätzen abweichend erfolgen, wenn die Zuordnung eindeutig ist. Ortsfeste Signale können auch über den Gleisen., z.B. in der Fahrleitung, oder als Bodenmarkierung angebracht sein.  | Haltebalken sind bei den Trambetrieben ebenfalls Signale und als Bodenmarkierung angebracht. Das ist aus unserer Sicht eine wichtige Ergänzung.   | m | A | Eingabe wird angenommen. Bodenmarkierungen sollen als Zusatzinformation zu Signalen und in definierten Fällen als Ersatz von Signalen in den FDV aufgenommen werden.<br><br>Umsetzung in R 300.2 Ziff 1.1.3 Aufstellung der Signale wird ergänzt:<br>Bodenmarkierungen zulässig als Alternative, wenn FDV-Ziffer des entsprechenden Signals definiert ist oder als zusätzliche Information zu einem ortsfesten Signal.<br><br>die Aufstellungskriterien in den AB-EBV sollen in einem späteren Zyklus überprüft werden. |
| 0049 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Geschwindigkeitssignale im Trambetrieb  | Bei der Geschwindigkeitssignalisierung fehlt die Möglichkeit, bei den Geschwindigkeitstafeln zusätzliche Informationen anzubringen.<br>Beispiel: Nach einem Gefahrenpunkt kann man theoretisch ab der 1. Achse wieder beschleunigen. Diese Information müsste mit einer Zusatztafel signalisiert werden können, unabhängig ob es eine Streckengeschwindigkeit oder ein Langsamfahrtafel ist.                  | m | A | Die Möglichkeit ein Signal mit Geschwindigkeitserhöhung (Zugspitze) zu ergänzen, wird aufgenommen.<br>Ebenfalls soll eine Delegationsklausel für die netzweite Anwendung von Geschwindigkeitserhöhung ab Zugspitze aufgenommen werden. Diese ist zutreffendenfalls durch die EBU in den Betriebsvorschriften umzusetzen.<br>Zudem muss in der Konsequenz die Ziffer 7.2.2 Geschwindigkeitserhöhung des R300.6 angepasst werden.   |
| 0050 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Langsamfahrtafel<br>Das Vorsignal muss in unübersichtlichen Gleisabschnitten mit einer Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h aufgestellt sein. Bei tieferen Geschwindigkeiten kann die ISB das Vorsignal bei Bedarf aufstellen.  | Es gibt Gleisabschnitte, welche auch mit über 50 km/h genügend übersichtlich sind. Insofern ist es besser, wenn man auf das eigentliche Problem hinweist. Es geht darum, dass man den Tramführer bei unübersichtlichen Stellen auf die folgende Änderung der Geschwindigkeit hinweist. Im vorliegenden Fall muss die Tafel bei $V_{max} > 50$ km/h aufgestellt werden, der eigentliche Grund wird verwässert. | m | A | Die Bezeichnung "unübersichtlich" ist subjektiv und es kann auch andere Gründe geben, weshalb eine Vorsignalisierung auch bei übersichtlichen Situationen zweckmässig sein kann (Nacht, irritierende Beleuchtung von Gebäuden/Werbung, etc.). Aus diesem Grund soll der Grundsatz beibehalten werden, jedoch die Pflicht für das Aufstellen bei $> 50$ km/h etwas aufgeweicht werden (einfügen von in der Regel). Dem Anliegen wird materiell entsprochen.  |
| 0051 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.13 | <del>Kennzeichnung Eigentrasse (Trambetrieb)</del>  | Artikel streichen, die Definition der Trassenart bringt keinen Mehrwert für den Trambetrieb. Siehe auch Begründungen unter 300.1 "Eigentrassee".<br>Im Gegenteil, es kann zu zu schnellem Fahren verleiten.   | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)   |
| 0052 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.10   | Kennzeichnung Grenze zwischen Bahn- und Trambetrieb<br>Begriff Anfang Trambetrieb / Ende Bahnbetrieb<br>Bedeutung Grenze Bahnbetrieb - Trambetrieb<br> <br>Begriff Anfang Bahnbetrieb / Ende Trambetrieb<br>Bedeutung Grenze Trambetrieb - Bahnbetrieb<br>  | Die Signale 299.23 und 299.24 sind in keiner Art und Weise praxistauglich. Wir empfehlen alternativ die sehr pragmatische und verständliche Signalisierung nach BOSTRAB. Diese sind massiv trivialer, gut zu erkennen und existieren in dieser Form noch nicht im 300.2.  | m | A | Eingabe wird angenommen. Die Bestimmung (Text) soll bleiben wie im Entwurf beschrieben. Tafel wird im Sinne der Eingabe, bzw der Eingabe von ID 0007 Nummer 0125 überarbeitet.<br>Mögliche Lösung:<br><br>Dem Anliegen wird sinngemäss entsprochen.   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGR / FaBe   |
|------|-----------|-------|-----------|---|--|---|---|---|
| 0053 | TP 1 Tram | 300.2 | 3.2.3     | <b>Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Trambetrieb</b> Im Trambetrieb wird können bei Rangierbewegungen die Kennzeichnung wie bei Zügen verwendet werden.   | Die Tramfahrzeuge sind aus Sicht der Signalisierung anders ausgerüstet als reine Eisenbahnfahrzeuge. Wenn dies als Muss-Kriterium vorgegeben wird, müssen alle Fahrzeuge umgebaut werden. Zudem ist aus Sicht Trambetrieb kein Mehrwert detektierbar.  | m | A | Antrag wird in 2 Teilanliegen beantwortet:<br><b>Materiell</b> ; die Beleuchtung wie bei Zügen bezieht sich auf die Beleuchtung von Zügen im selben Teil-Geltungsbereich (Tram). Neue Fahrzeuge werden auch im Teil-Geltungsbereich Tram seit einigen Jahren nur noch mit 3 weissen Lichtern zugelassen. Für ältere zugelassene Fahrzeuge mit abweichender Beleuchtung gilt der Bestandesschutz, die Art der Spitzenbeleuchtung ist jedoch in den BV bekanntzugeben. -> materiell besteht kein Änderungsbedarf.<br><b>Redaktionell</b> ; der Verweis auf die Beleuchtung wie bei Zügen wird als umständlich wahrgenommen. Es wird aus der AGR beantragt direkt die richtige Beleuchtung oder Handlung zu benennen. Die zugehörige Bestimmung soll wie folgt angepasst werden.<br><i>Bei Rangierbewegungen wird die Kennzeichnung wie bei Zügen im Trambetrieb verwendet.</i><br>Dem Anliegen wird sinngemäss Rechnung getragen. |
| 0054 | TP 1 Tram | 300.2 | 7.1.3     | Im Trambetrieb sind nur Trennstellen zu markieren, welche ohne Fahr- und Bremsstrom zu befahren sind. Es kann das Ausschaltsignal ohne vorausgehendes Vorsignal und ohne Einschaltsignal signalisiert sein. Anstelle der Ausschaltung des Hauptschalters ist die Trennstelle nach Möglichkeit ohne Fahr- und Bremsstrom zu befahren. Die Trennstellen folgen unmittelbar auf das Ausschaltsignal.   | Auf dem Tramnetz bei den VBZ sind auf der Strecke keine Trennstellen im Sinne von Schutzstrecken vorhanden. Es hat aber Stellen, wie z.B. Tram-Trolley-Kreuzungen, bei welchen ein Ausschalten des Fahr- und Bremsstroms sinnvoll ist. Dies sind jedoch keine Schutzstrecken im Sinne der Schutzstrecke (Trennung von Speiseabschnitten), sondern speziell angeordnete Fahrleitungslagen.  | m | R | In den FDV ist die Bedeutung des Signals wiedergegeben. Wenn es Trennstellen gibt, welche keine Handlung erfordern, sind dort keine Signale aufzustellen, damit handelt es sich beim zusätzlich beantragten Text um Projektierungsvorgaben, welche sich an den FDV orientieren.<br>'Antrag wird nicht umgesetzt.  |
| 0055 | TP 1 Tram | 300.2 | 7.1.5     | Signal für Trennstelle im Trambetrieb<br>Begriff: Trennstelle<br>Bedeutung: Standort elektrischer Trennstelle.  | Im stark vermaschten Netz und an komplexen Plätzen der VBZ ist es unmöglich, die Trennstellen eindeutig zu signalisieren. Es kann zudem verwirrend sein und eine falsche Sicherheit vermitteln. Dieser Artikel ist in der Stadt nicht umsetzbar. Für Trenner, welche nicht mit Fahr- und Bremsstrom befahren werden dürfen, soll das Signal 7.1.3 zum Einsatz kommen.  | m | R | Die Bedeutung ist korrekt. Die Notwendigkeit einer Signalisierung von Trennstellen ist nach AB-EBV eine "Kann Formulierung".<br>'Antrag wird nicht umgesetzt.   |
| 0056 | TP 1 Tram | 300.2 | Beilage 3 | Statusanzeige zur VRA Knoten: Begriff: Halt zu erwarten<br><br>Bedeutung: Das nachfolgende Punktesignal kann Halt zeigen<br><br><br>Begriff: Fahrt zu erwarten<br>Bedeutung: Das nachfolgende Punktesignal kann Fahrt zeigen und wird bei normaler Fahrt den Status nicht ändern.<br> | Ein Signal, welches in der Schweizer Tramwelt verbreitet jedoch nicht einheitlich gestaltet ist, ist eine Statusanzeige für das nachfolgende Punkte- oder Balkensignal. Die Statusanzeige ist weder ein Fahrstellungsmelder, noch ein Vorsignal. Die Statusanzeige darf den "Fahrt auf Sicht" Grundsatz nicht übersteuern. Das Signal soll lediglich zeigen, was beim folgenden Punktesignal zu erwarten ist. Das folgende Signal ist aber trotz der Statusanzeige zu beachten. Ziel ist nicht ein schnelleres Fahren, sondern ein flüssigeren Betriebsablauf zu erwirken.<br>Das heisst, ohne die Statusanzeige weiss man nicht, ob man am folgenden Knoten korrekt angemeldet ist, die Information auch verarbeitet wird, dass ein Tram naht und das Signal zeitig öffnet. Das hat im Grundsatz vor allem mit der ÖV-Bevorzugung in der Innenstadt zu tun. Mit dem Signal wird man die Geschwindigkeit auf das Punktesignal hin so reduzieren, dass man noch anhalten kann, aber tendenziell eher zurückhält. Ohne das Signal wird man auf das Punktesignal hin schneller zufahren, jedoch brüsker herunterbremsen und allenfalls stillstehen. Man weiss nicht, wann man die Phase bekommt, es kann ja sein, dass das Signal gerade aufgeht.<br>Diese Effekte kann man anhand von realen Fahrspielen aufzeigen. Siehe dazu auch die Beilage "20240725_BAV A2025_Statusanzeige an LSA im Trambetrieb".<br>Anmerkung: Das Signal kann beide Signalbilder darstellen. Eines von beiden ist immer aktiv, somit kann man auch einen allfälligen Defekt detektieren. | m | A | Die Umsetzung erfolgt mit einer Delegationsklausel an die ISB mit der Möglichkeit eine Statusanzeige für die Strassenbahn- und Tramsignale aufzunehmen. Die Statusanzeige darf nicht die Funktion Fahrstellungsmelder/Vorsignal haben. Für die FDV wird kein harmonisiertes Signal aufgenommen.<br>Der Text dazu wird in Ziffer 5 des R 300.2 "Hinweissignale für Zugfahrten) aufgenommen.<br><br>Antrag wird sinngemäss berücksichtigt.  |
| 0057 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.1.9     | Sichern der Fahrzeuge<br>Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Entlaufen zu sichern. Dabei ist gleich vorzugehen wie beim «Sichern stillstehender Züge». Die EVU erlassen die nötigen Betriebsvorschriften   | Die Vorgaben unter «Sichern stillstehender Züge» sind im Trambetrieb mit den modernen Fahrzeugen nicht umsetzbar. Der Tramführer hat keinerlei Informationen über Festhaltekraft seines Fahrzeugs. Diese regelt das Fahrzeug automatisch. Siehe auch R 300.5 Ziff. 5.2   | r | A | Materiell verändert sich auf Grund der Eingabe die Wirkung nicht (als gleichbedeutend betrachtet), da auch die Grundlagen für das Sichern stillstehender Züge im Trambetrieb durch Betriebsvorschriften zu regeln sind. Hingegen wird der Verweis als nicht benutzerfreundlich wahrgenommen, weshalb die Delegationsklausel direkt in dieser Ziffer ergänzt wird.<br>-> Die EVU regeln die Bremsmittel und das Vorgehen in den Betriebsvorschriften.  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|--|
| 0058 | TP 1 Tram | 300.5 | 5.3    | <b>Bremsvorschriften und Höchstgeschwindigkeit (3)</b><br><del>Das EVU stellt sicher, dass der LF über die Informationen zur Zusammensetzung des Zuges und dessen Bremsseigenschaften verfügt.</del>  | Der Tramführer hat keine Möglichkeit dies zu prüfen resp. die Informationen bringen ihm keinen Mehrwert. Das Depotpersonal stellt generell 100% betriebstaugliche Fahrzeuge zur Verfügung, das ist der Grundsatz beim Trambetrieb. Der Tramführer führt auch keine Bremsrechnungen durch.   | m | N | siehe Laufnummer 0105 (Informationen Zusammensetzung Zug)  |
| 0059 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.1.4  | <b>Prüfen des Fahrwegs und Zustimmung zur Fahrt (1.3)</b><br>Für jeden Zug ist eine Zustimmung zur Fahrt notwendig. Unter Berücksichtigung der Vorrtrittsregeln stellt der <del>FDL</del> LF im Fahrweg die Weichen und steuert die Verkehrsregelungsanlagen an.<br>Der <del>FDL</del> LF prüft den Fahrweg und erteilt die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend, soweit<br>- die Weichen richtig stehen und - wo nötig die Verschlussanzeigen der Weichen vorhanden sind und<br>- die Signale die Fahrt erlauben und<br>- der Fahrweg frei ist.  | Diese Handlungen werden durchgängig durch den Tramführer (LF) in der Rolle des FDL gemacht. Die Frage ist, ob man dies nicht der Lesbarkeit und Verständlichkeit generell dem Tramführer zuordnet. Im 2.11.4 im R 300.1 ist die Zuordnung bereits abgehandelt. Inhaltlich korrekt, aber kompliziert verfasst.   | m | R | Gemäss Begriffen der FDV ist der FDL für das Herstellen des Fahrwegs verantwortlich. Die Funktionen werden für die Durchgängigkeit der FDV beibehalten, und sollen nicht anwendungsspezifisch sein.<br><br>Die Möglichkeit im Trambetrieb die Funktionen zusammenzufassen und als Tramführer zu bezeichnen wird den TU generell in Ziff. 2.11.4 R300.1 ermöglicht. Die weitere Umsetzung muss in den Betriebsvorschriften der Bahnen erfolgen.<br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen. |
| 0060 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.2.2  | <b>Geschwindigkeitserhöhung (2.1.2)</b><br>Bei einer Geschwindigkeitserhöhung ist die tiefere Geschwindigkeit beizubehalten, bis das Zugende die Geschwindigkeitsschwelle befahren hat.<br>Die ISB regelt, wo aufgrund örtlicher Gegebenheit die Geschwindigkeit bereits aber der ersten Achse erhöht werden kann. Die ISB regelt die Signalisation dieser Stellen.   | Bei Gefahrenpunkt, welche nur die Zugspitze betreffen (z.B. unregelmäßige BUe, punktuelle Baustellen etc.) kann auf eine Reduktion der Geschwindigkeit über die gesamte Zuglänge verzichtet werden.<br>Sobald der Tramführer die Stelle passiert hat, sollte die Fahrt wieder beschleunigt werden können. Die Fahrzeitenverluste werden so minimiert und der Betriebsablauf optimiert   | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)   |
| 0061 | TP 1 Tram | 300.6 | 4.6    | <b>7.4.5 Bedarfshalt (4.6)</b><br>Ein Bedarfshalt wird in <del>der Fahrordnung</del> geeigneter Weise durch das EVU festgelegt oder bei Bedarf gekennzeichnet.<br>Der LF hat einen Zug mit Bedarfshalt anzuhalten, wenn<br>- das Signal für Bedarfshalt eingeschaltet ist oder<br>- erkennbar ist, dass Reisende einsteigen wollen oder<br>- im Zug die Halteanforderungstaste gedrückt wird oder<br>- bei ihm ein Halt verlangt wird oder - bei linienfremden Haltestellen, welche bei Störungen und Umleitungen bedient werden.<br>Bei Annäherung an eine Haltestelle hat der LF eines Zuges mit Bedarfshalt die Geschwindigkeit aufgrund der örtlichen und aktuellen Verhältnisse sowie der vorhandenen Bremsmittel zu vermindern. Die Geschwindigkeitsreduktion ist so zu bemessen, dass der Zug nötigenfalls rechtzeitig und an der vorgesehenen Stelle anhalten kann.<br>Das EVU ISB kann bei Bedarf die maximal zulässige Annäherungsgeschwindigkeit in den Ausführungsbestimmungen festlegen. | Da man bei den Trambetrieben zum Teil keine Fahrordnung kennt und nutzt, muss dies anders geregelt werden. Zudem gibt es bei den Trambetrieben meist keine Bedarfshalte im Sinne der Eisenbahn. Diese werden auch draussen nicht signalisiert (Halteanforderung durch wartenden Fahrgast).<br>Im unteren Teil geht es um Geschwindigkeiten. Diese werden in der Regel durch den ISB festgelegt. In unseren Augen gehören auch die maximal zulässige Annäherungsgeschwindigkeit durch die ISB definiert, ansonsten kann theoretisch das EVU den ISB übersteuern. | m | A | Das Anliegen wird verstanden. Da auf Grund einer Umfrage bei den Trambahnen aktuell keine Bedarfshalte vorkommen oder geplant sind, wird die Ziffer 7.4.5 Bedarfshalt ersatzlos gestrichen.<br><br>Dem Anliegen wird (implizit) entsprochen.   |
| 0062 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.4.6  | <b>Fahrrihtungsanzeiger / Blinker</b><br>Der Fahrrihtungsanzeiger/Blinker wird eingesetzt:<br>- nach den Vorgaben der Strassenverkehrsgesetzgebung., z.B. beim Abbiegen nach links oder nach rechts<br>- für das Anzeigen der Abfahrbereitschaft gegenüber der Verkehrspolizei und nötigenfalls gegen über anderen Verkehrsteilnehmenden<br>Die <del>EBU</del> EVU können weitere Vorgaben über die Verwendung der Blinker und der Warmblinker erlassen.  | EVU, nicht EBU? Was ist der Unterschied zwischen EVU und EBU?   | r | R | EBU sind Eisenbahnunternehmen gem. Begriffsbestimmungen FDV. Damit sind ISB und EVU gemeint. Die Verwendung der Fahrrihtungsanzeiger kann einerseits netzbezogen durch ISB oder auch Fahrzeug oder spezifisch je Fahrt durch die EVU geregelt werden.<br><br>Dem Antrag wird nicht entsprochen.  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|-----------|--|--|---|---|---|
| 0063 | TP 1 Tram | 300.8 | 2.2       | <p><b>Verhalten im Gleisbereich im Trambetrieb</b></p> <p>Im Bereich des <del>Eigentrasse</del> <b>unabhängigen Bahnkörpers</b> haben die Mitarbeitenden vor dem Betreten oder Befahren (z.B. mit Stapler oder <del>Gepäckfahrzeug</del> <b>Rasenmäher</b>) des Gleisbereichs wie folgt vorzugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- einen Sicherheitshalt, mindestens 1,5 Meter vor der nächstgelegenen Schiene, einlegen</li> <li>- den Fluchraum bestimmen</li> <li>- beachten, ob akustische oder optische Einrichtungen das Überqueren verbieten</li> <li>- mit Blick in beide Richtungen prüfen, ob sich keine Fahrzeuge nähern. <del>Stillstehende Fahrzeuge müssen dabei mindestens 5 Meter von den Mitarbeitenden entfernt sein.</del></li> </ul> <p>Ausserhalb des Bereiches des <del>Eigentrasse</del> <b>unabhängigen Bahnkörpers</b> verhält sich das Personal nach den Grundsätzen der Strassenverkehrsgesetzgebung.</p> <p>Ausserdem haben die Mitarbeitenden innerhalb des Gleisbereichs insbesondere Folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sich <del>in Vorwärtsrichtung</del> <b>entgegen der Regelfahrtrichtung</b> bewegen</li> <li>- auf sichere Trittflächen achten - <b>möglichst</b> nicht auf Schienenköpfe und Weichenzungen treten</li> <li>- <del>wenn immer möglich einen Abstand von mindestens 1,5-Meter von der nächstgelegenen Schiene einhalten.</del></li> </ul> <p>Dieser <del>Der</del> Sicherheitsabstand <del>kann</del> <b>wird</b> durch die ISB <del>abweichend</del> festgelegt <del>werden</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- den Gleisbereich möglichst rasch verlassen.</li> </ul> | <p>Der Begriff Eigentrasse ist durch den Begriff unabhängiger Bahnkörper zu ersetzen. Der Begriff Eigentrassee ist innerstädtisch nicht eindeutig.</p> <p>"Gepäckfahrzeuge" ist ein unglückliches Beispiel.</p> <p>Im "Fahrt auf Sicht" Bereich ist eine Bewegung mit der Fahrtrichtung nicht sinnvoll. So hat man das nahende Tram im Rücken. Somit ist ein Bewegen entgegen der Fahrtrichtung viel sinnvoller, da man das nahende Tram erkennen kann.</p> <p>Im Gleisbereich (UBK und Mischverkehrsfläche) hat man nicht im Griff, wer wohin tritt. Im UBK mit Vignolschienen macht diese Regel Sinn, in der Bahnhofstrasse mit Rillenschienen ist eine "Muss"-Formulierung nicht umzusetzen.</p> <p>Den Sicherheitsabstand fix zu regeln ist aufgrund der unterschiedlichen Anlagenarten UBK und Mischverkehrsfläche nicht umsetzbar.</p>   | m | A | <p>Notwendigkeit von Eigentrasse siehe Laufnummer 0039</p> <p>Dem Anliegen wird teilweise entsprochen. Der Text wird gekürzt und für das Verhalten im Bereich eines unabhängigen Bahnkörpers wird auf das Verhalten im Bahnbetrieb verwiesen.</p>   |
| 0064 | TP 1 Tram | 300.9 | allgemein | <p><b>Begriff: Leitstelle</b></p>  | <p>Der Begriff Leitstelle ist weder als Rolle noch Funktion definiert. Unserer Meinung nach müsste der Begriff Leitstelle unter 300.1 Begriffe definiert werden (siehe generisches Betriebskonzept):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Leitstelle disponiert und organisiert den Betrieb für ihr Netz im Regel-, Störungs- und Ereignisfall.</li> <li>- Sie sichert und regelt keine Zugfahrten im Sinne der FDV, die Mitarbeitenden der Leitstelle nehmen damit in der Regel keine Aufgaben nach ZSTEBV wahr.</li> <li>- Dieselbe Leitstelle übernimmt meistens auch die dispositiven Aufgaben des oder der EVU. Diese Aufgaben können auch getrennt sein.</li> <li>- Im Störungs- und / oder Ereignisfall kann der Verkehr durch Mitarbeitende vor Ort geregelt werden.</li> <li>- Bei Arbeitsstellen kann der Verkehr durch Mitarbeitende vor Ort geregelt werden</li> </ul> | m | R | <p>Die Leitstelle ist bei den unterschiedlichen EBU auch unterschiedlich mit Aufgaben und Kompetenzen ausgestattet, daher wird auf eine (zu enge) Definition verzichtet. Sie kann wo zweckmässig spezifisch in den Betriebsvorschriften definiert werden.</p> <p>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.</p> |
| 0065 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.2.4    | <p><b>15.2.4 Weichenaufschneidung (4.6) Das Aufschnneiden von Weichen ist verboten, da es betriebsgefährdende Beschädigungen zur Folge haben kann.</b></p> <p>Wurde eine Weiche aufgeschnitten, sind gefährdete Fahrten sofort aufzuhalten und die Beteiligten sind umgehend zu verständigen. Die Weiche ist zu sichern und muss von der Wurzel Richtung Spitze <b>freigelegt freigefahren</b> werden. Die Weiche ist auf mechanische Schäden zu kontrollieren.</p>  | <p>Die Weiche wird nicht "freigelegt" sondern freigefahren</p>   | m | R | <p>Freilegen entspricht der Verwendung in den FDV (für den Bahnbetrieb).</p> <p>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.</p>  |
| 0066 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.3      | <p><b>Bestimmungen bei Störungen an Verkehrsregelungsanlagen (7)</b></p> <p>...Für Fahrten bei Halt zeigendem Tramsignal regelt die ISB das Befahren und die Kompetenzen des Personals der <del>EBU</del> <b>EVU</b> gegenüber dem Individualverkehr. Dazu stimmt sich die ISB mit den zuständigen kantonalen bzw. kommunalen Behörden ab.</p>   | <p>EVU nicht EBU?</p>  | m | R | <p>Es können Kompetenzen (wer darf was) sowohl von ISB wie EVU betroffen sein.</p> <p>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.</p>  |

| Nr.  | TP/T      | R      | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|--------|--------|--|--|---|---|--|
| 0067 | TP 1 Tram | 300.9  | 15.7.3 | Massnahmen bei bestimmten Unregelmässigkeiten<br>Ausfall der Lokpfeife Signalglocke<br>Ist die Lokpfeife Signalglocke unbrauchbar hat der LF oder der RL besonders vorsichtig zu fahren. Die Leitstelle ist über den Ausfall zu verständigen. Der Zug oder die Rangierbewegung muss an die nächstgelegene Stelle fahren, an der die Lokpfeife Signalglocke instandgesetzt oder das betroffene Fahrzeug ausgetauscht werden kann.<br>Ausfall des Kommunikationssystems für fernmündliche Übermittlung für Züge Die EBU EVU regeln das Vorgehen, wenn Kommunikationssysteme ausfallen.   | Bei dem Tram spricht man von Signalglocken, nicht von Lokpfeifen.<br>EBU oder EVU?   | m | R | Im Begriff Lokpfeife ist die Signalglocke explizit enthalten (Erweiterung des Begriffs im Rahmen dieses Projekts).<br>Spezifische, ergänzende Vorgaben im Rahmen der Betriebsvorschriften sind möglich.<br>EBU wird belassen, denn es können Kompetenzen (wer darf was) sowohl von ISB wie EVU betroffen sein.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.   |
| 0068 | TP 1 Tram | 300.9  | 15.9.2 | Arten von Gefährdungen (13.2)<br>Als Gefährdungen im Trambetrieb gelten alle Ereignisse, die einen Unfall verursachen oder darauf hinweisen können.<br>Darunter fallen insbesondere:<br>- Nicht betriebsbereite oder beschädigte Fahrzeuge<br>- Entgleisung<br>- Anprall/Zusammenstoss<br>- Fahrzeuge entlaufen<br>- Nicht erklärbare Unregelmässigkeit im Zuglauf<br>- Zug bleibt ohne ersichtlichen Grund stehen<br>- Gleis/Weiche/Fahrleitung beschädigt<br>- Mutwillig oder unbewusstes Überfahren eines Halt zeigenden Signals<br>- Notruf oder Alarm erhalten - Naturgefahren sowie Elementarereignisse (z.B. Hochwasser, Sturm, Brand). | Ein Überfahren eines Halt zeigenden Signals ist nur als gefährlich zu taxieren, wenn dies mutwillig oder unbewusst passiert. Ansonsten haben wir hier einen Konflikt zum 15.3 ff. Ein Signal, welches mit der notwendigen Vorsicht befahren wird, kann nicht als Gefährdung taxiert werden, ansonsten kann sich ein Tramführer weigern, ein Halt zeigendes Signal zu überfahren.   | m | R | Wenn ein Signal nach dem definierten Störungsprozess überfahren wird, liegt keine Gefährdung vor, dies muss nicht präzisiert werden. Zudem ergibt sich aus dieser Ziffer keine direkte Folgehandlung ausser der Verminderung der Gefahr in 15.9.4. Zudem kann das Überfahren eines Halt zeigenden Signals dazu führen, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer dies nicht erwartet und sich demnach "falsch" verhält, was zu einer Gefährdung führen kann.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.   |
| 0069 | TP 1 Tram | 300.12 | 5.2.2  | Sicherheitschef / Sicherheitschefin (SC)<br>Baustellenchef / Baustellenchefin (BS)   | Der Sicherheitschef ist eine Bezeichnung, welche wortwörtlich geschrieben auf den Baustellen der Trambetriebe nicht umsetzbar ist.<br>Der Begriff "Sicherheitschef" ist in der STEBV und der ZSTEBV stark verankert. So gesehen, müsste man bei sämtlichen Baustellen im Gleisbereich, ob mit oder ohne Beteiligung des ISB der Tramunternehmung, einen Sicherheitschef, welcher die FDV und BV-Prüfung inkl. dem medizinischen Test abgelegt hat, dauernd vor Ort haben. Das ist so nicht umsetzbar. Es gibt innerstädtisch im Bereich der gemischten Verkehrsflächen immer wieder Baustellen, bei welchen der ISB wohl Vorgaben macht, was wie zu befolgen ist, aber keine eigene Person vor Ort hat. Somit ist eine Person der Bauunternehmung für die Sicherheit der Baustelle verantwortlich, welcher dann aber sämtlich Prüfungen und medizinische Tests absolvieren müsste.<br>Dass es eine verantwortliche Person vor Ort braucht, ist unbestritten. Es müsste aber eine andere Bezeichnung als Sicherheitschef sein. Wir schlagen hier den "Baustellenchef" vor.<br>Man hat grundsätzlich nicht im Griff, dass fremde Baustellen in Gleisnähe immer einen Sicherheitschef stellen. Der Begriff muss generell im Dokument, überall wo SC steht, ersetzt werden.<br>Dieselbe Diskussion wurde in der AGr RTE 20180 geführt. | m | A | Das Ziel des Antrages wurde analysiert und soll berücksichtigt werden.<br>Die Bedenken, dass auch bei sehr ähnlichen Aufgaben und Tätigkeiten wie beim Sicherheitschef (SC) im Bahnbetrieb die Zusammenarbeit nicht vereinfacht sondern durch falsche Annahmen erschwert werden, wird aufgenommen.<br><br>Die Person mit der Sicherheitsverantwortung für betriebliche Aspekte auf Arbeitsstellen im Trambereich wird als Arbeitsstellen-Verantwortlicher Tram / Arbeitsstellen-Verantwortliche Tram (AVT) aufgenommen.<br>Definition: für die Durchführung der Sicherheitsmassnahmen auf der Arbeitsstelle im Trambetrieb verantwortliche Person vor Ort. |
| 0070 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.5.1  | Site propre remplacé par plateforme indépendante   | En circulation TW, les sites ne sont pas « propres », carrefours, circulation mixte, TW avec des autobus et/trolleybus   | m | N | cf. no 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)  |
| 0071 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.5.2  | Clarifier le texte « voie en exploitation des tramways qui ne prévoit pas d'exploitation de ligne régulière »  | Pas clair  | m | R | Plus de catégorie dans les prescriptions actuelles. Possibilité de faire un lien entre la solution PCT et les catégories actuelles. Pas de conséquence au niveau PCT.  |
| 0072 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.9.2  | Moyens de signalisation en exploitation des tramways   | Précision TW correcte  | m | R | Pas de conséquence au niveau PCT.  |
| 0073 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.11   | Attention : la législation sur la circulation routière ne s'applique pas, aucun site propre aux 004 mais des plateformes indépendantes   | Pas de sites propres aux TW mais des sites préservés   | m | N | cf. no 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)  |
| 0074 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.11.4 | terme de conducteur ou conductrice de tramway  | harmoniser sur les documents « Phoenix » ou pas ?  | m | R | Aucune modification concrète demandée.<br>Les désignations selon l'OCVM (Phoenix) sont pertinentes pour la formation et l'attestation du personnel. En revanche, les activités opérationnelles se basent sur les fonctions selon les PCT. Il n'est donc pas nécessaire d'harmoniser les termes.  |

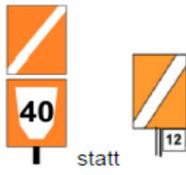
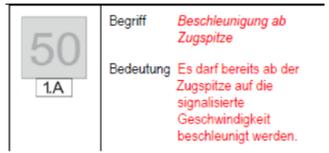
| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|--|
| 0075 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 | Mécanicien / mécanicienne de locomotive (MEC) R 300.13 :  | Possible de garder ce chapitre par les ECF pour les conducteurs-trices de tramway   | m | R | Aucune réglementation souveraine n'est envisagée pour l'exploitation des trams, c'est pourquoi des prescriptions d'exploitation (« spécifiques aux trams ») sont nécessaires, lesquelles peuvent s'inspirer du 300.13 pour l'exploitation ferroviaire.   |
| 0076 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 | Freins R 300.14   | Possible de garder ce chapitre par les ECF pour les freins des tramways   | m | R | Aucune réglementation souveraine n'est envisagée pour l'exploitation des trams, c'est pourquoi des prescriptions d'exploitation (« spécifiques aux trams ») sont nécessaires, lesquelles peuvent s'inspirer du 300.14 pour l'exploitation ferroviaire.   |
| 0077 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 | Les autres chiffres ne s'appliquent pas à l'exploitation des tramways.  | ECF a la possibilité de garder le R300.2 pour la spécificité des signaux applicables dans nos PE ?  | r | N | cf. no 0046 (Application des règlements)   |
| 0078 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.1.3  | Les signaux fixes peuvent également être fixés au-dessus des voies, à la ligne de contact par Exemple ou à droite de la chaussée.   | Spécificité de circulation en tenant compte du TIM et de la législation routière.   | m | A | Il ne s'agit pas d'une demande concrète; aucune modification demandée  |
| 0079 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.2.3  | Très bien si l'ETF peut préciser le moyen d'utilisation   | Aux 004, deux coups de sifflet courts = mise en mouvement et un coup de sifflet long indique arrêt immédiat   | m | A | Il ne s'agit pas d'une demande concrète, pas de changement demandé.  |
| 0080 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  |   | Obligation aux 004 de s'aligner sur ce signal de forme ronde ? A ce jour, pas de signaux de ce genre, nous avons que des signaux de vitesses (écrans) | m | R | Il ne s'agit pas d'une demande concrète; aucune modification demandée.<br>Il est possible d'utiliser deux modèles pour la signalisation des vitesses <i>Signalisation continue de la vitesse</i> ou <i>Signalisation non continue de la vitesse</i> . Avec une signalisation continue de la vitesse, aucun écran de vitesse n'est implanté dans la courbe, ni aucune signalisation de fin de courbe. La vitesse maximale signalée est valable depuis l'écran de vitesse maximale signalée jusqu'à l'écran suivant. |
| 0081 | TP 1 Tram | 300.2 |        | <br>Difficulté en réseau tramways d'installer un signal avancé du tronçon de ralentissement.                      | Régulièrement la chaussée et les carrefours TIM rendent difficiles cette implantation. Obligatoire pour des tramway circulant en marche à vue ?       | m | R | Signal avancé seulement obligatoire en règle générale > 50km/h. Voir aussi no 0050   |
| 0082 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | Conforme.<br>  | Du coup la croix de verrouillage aux 004 est validée dans les PCT !   | m | A | Signal de verrouillage avec croix repris dans les PCT, mais marqué avec # à cause du potentiel de confusion avec des autres signaux d'aiguilles.<br>Pour l'intégration de signaux existants dans les prescriptions d'exploitation, les explications dans la fiche de développement R 300.2 ch. 2.2.2 sont applicables (Signalisations existantes non intégrées dans les PCT - état correspondant à l'acquis).  |
| 0083 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.10 | Autres signal aux 004<br>  | Doit-on s'aligner à cette nouvelles signalisation comme tous les cantons ou le GI peut garder ses signaux actuels ?                                   | m | R | Selon OCF art. 22, il n'est pas nécessaire pour les réseaux de tramways de signaler la limite de garage. Cela n'est pas obligatoire mais les signaux des PCT sont applicables en cas de nécessité. Pour l'intégration de signaux existants dans les prescriptions d'exploitation, les explications dans la fiche de développement R 300.2 ch. 2.2.2 sont applicables (Signalisations existantes non intégrées dans les PCT - état correspondant à l'acquis).   |
| 0084 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.2  | Autres signal aux 004<br><br> | Doit-on s'aligner à cette nouvelles signalisation comme tous les cantons ou le GI peut garder ses signaux actuels ?                                   | m | R | Pas de signaux similaires en ce moment mais avec marquages au sol. Si signalisations existantes, voir no 0082  |
| 0085 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.13 | Pas de site propre au TW à GE (carrefours, TIM, etc...)<br>  | 2.6.13 Signalisation du site propre (exploitation des tramways)   | m | N | voir no 0039 (site propre)   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|--|--|---|---|---|
| 0086 | TP 1 Tram | 300.2 |        | Autres signal aux 004<br>   | Doit-on s'aligner à cette nouvelles signalisation comme tous les cantons ou le GI peut garder ses signaux actuels ?  | m | N | voir no 0084 (indicateur pour récepteur d'impulsion)  |
| 0087 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | Remplacer « voie libre » par <u>circulation autorisée</u><br>   | Voie libre voudrait dire que le tramway peut circular sans attention de la part du conducteur alors que nous circulons en marche à vue et en lien avec la législation routière   | m | A | Modification uniquement en français.  |
| 0088 | TP 1 Tram | 300.2 |        | Pas de sites propres   |  | m | N | voir no 0039 (site propre)  |
| 0089 | TP 1 Tram | 300.4 |        | Harmoniser un terme pour tous  | CMAN (Chef de manoeuvre)   | r | R | Pas de conséquences sur les PCT.  |
| 0090 | TP 1 Tram |       |        | Dans les généralités, spécifier les fonctions de : CMAN, l'EMAN, le CC et le AT  | Compréhension inter entreprises  | r | R | Pas de conséquences sur les PCT.  |
| 0091 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.0.3 | Pas clair de mentionner : gros animal, quels critères de sélection ? Un petit renard est considéré comme un animal a signaler au garde faune ou à la police ?  |  | m | R | Concerne chiffre 15.9.3 au lieu du chiffre 15.0.3; pas nécessaire de préciser dans les PCT, il s'agit seulement de conséquences potentielles. |
| 0092 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.9.5 | Ajouter combien de blessés et le niveau de blessures   | Précisions utiles pour les moyens déployés en réseau TW  | m | R | Pas nécessaire de préciser dans les PCT (OEIT à consulter)  |
| 0093 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Eigentrasse Linien- und Dienstgleise, welche durch die ISB ausschliesslich für Fahrten im Trambetrieb definiert sind und nicht öffentlich zugänglich sind. Anfang und Ende des Eigentrasses müssen für das betroffene Personal eindeutig sein Eventuell den zweiten Satz streichen.  | Was ist der Grund, wieso nach Eigentrasse oder Fahrten im Mischbetrieb unterschieden wird? Gibt es gewisse Geschwindigkeitsbeschränkungen ausserhalb der Eigentrassen? Für den Fahrprozess der Tramführenden bislang nicht relevant, ob Fahrt auf Eigentrasse oder nicht.  | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)   |
| 0094 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Fahrt auf Sicht den Sichtverhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeit, höchstens 40 km/h, sodass rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann. Im Trambetrieb sowie in In Einzelfällen sehen die spezifischen hoheitlichen Vorschriften abweichende Höchstgeschwindigkeiten vor.                    | Im Trambetrieb wird generell Fahrt auf Sicht gefahren – muss dies hier speziell erwähnt werden?  | m | N | siehe Laufnummer 0041 (Fahrt auf Sicht)   |
| 0095 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.1 | Beginn und Ende des Eigentrasse Auf die Signalisierung kann verzichtet werden, wenn dies in den Betriebsvorschriften definiert und für das betroffene Personal eindeutig ersichtlich ist.  | Siehe Rückmeldung oben zu Punkt 300.1 / Ziffer 2.5.2. Was ist der Mehrwert der Signalisation / Erstellen einer Übersicht über die eigentrasseierten Abschnitte?  | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)   |
| 0096 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.1.3  | Aufstellung der Signale Ergänzen, dass auch Signale als Bodenmarkierungen ausgeführt werden können.  | Bodenmarkierungen für Sicherheitszeichen, Aufmerksamkeitsfelder für den Halteort mit der 1. Türe, diverse Haltebalken mit Zusatzinformationen etc.   | m | N | siehe Laufnummer 0048 (Aufstellung der Signale, Bodenmarkierungen)  |
| 0097 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Geschwindigkeitssignale im Trambetrieb (Originaltext): Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist. Die ISB kann abweichend davon definieren, dass die verminderte Geschwindigkeit so lange gilt, bis mit der Zugspitze an diesem Signal vorbeigefahren wurde.                       | 005 signalisieren die Langsamfahrstellen auf dem Tramnetz so, dass ab Erreichen der Endtafel der Langsamfahrstelle mit der Zugspitze beschleunigt werden darf. Die Endtafeln der Langsamfahrstellen sind so angebracht, dass die jeweils längstmögliche Fahrzeugkombination (Tramzug) ab diesem Signal gefahrenfrei beschleunigen darf. z.B. längster Tramzug 45 Meter – Endtafel der Langsamfahrstelle folgt 45 Meter nach Ende der Langsamfahrstelle (Schadensstelle / Arbeitsstelle). | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)  |
| 0098 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | Zusatzsignal zu Weichensignal, Gleisnummernsignal (Originaltext): Bedeutung: Der Fahrweg ist aus bzw. nach dem am Gleisnummernsignal angezeigten Gleis vorgesehen. Bemerkung: Zusätzlich sind die Weichen-Lichtsignale oder die Weichenlagen zu kontrollieren. Das Gleisnummernsignal kann mit weissem oder orangem Licht ausgeführt sein. | 005 hat Gleisnummernsignale, welche in Form eines Weichensignales den Fahrweg nach dem am Weichensignal angezeigten Gleis (nur bei Wendeschlaufen) signalisieren. Ziffer sollte auch für Gleisnummernsignale anwendbar sein, welche in einem Weichensignal integriert sind. Die Weichenlagen sind auch in diesem Falle zu kontrollieren, zusätzlich gibt es bei diesem kombinierten Weichensignal auch eine Verriegelungsanzeige wie bei den üblichen Weichensignalen.                   | m | R | Wird nicht übernommen. Spezifische Kombination von Signalen bei einem Unternehmen. Mit eingebender Unternehmung besprochen.                   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|--|--|---|---|---|
| 0099 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | Bild 299.12 / Verschlussanzeige<br>Im Trambetrieb wird die Weichenlage in der Regel nur für Fahrten gegen die Spitze mit Weichensignalen signalisiert.<br>Ergänzen, dass die ISB auch Fahrten von der Weichenwurzel her signalisieren kann (dort, wo Weichen nicht aufgefahen werden dürfen zwingend notwendig). | Bei 005 wird das orange Kreuz dafür verwendet, dass eine Weiche nicht in der Fahrtrichtung steht und nicht aufgefahen werden darf. Darf die Weiche befahren werden (Weiche in Fahrtrichtung), erscheint am Weichensignal ein vertikaler Balken (Signalisierung von der Weichenwurzel her).   | m | R | Wird nicht übernommen.<br>Ist in den Annahmen an das System in der Richtlinie abgegrenzt und durch Betriebsvorschriften zu regeln (s.a. Ziffer 2.11.6 des R300.1)   |
| 0100 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.10 | Sicherheitszeichen für Weichen und Kreuzungen im Trambetrieb   | Als Bodenmarkierung wurde die runde, rot-weiss karierte Markierung vorgeschlagen. Die 005 verwendet als Bodenmarkierung rote Linien über die gesamte Breite des Tramgleises. Dies ist besser zu erkennen als kreisrunde Markierung. Gibt es da eine Möglichkeit, die linienförmige Bodenmarkierung mit aufzunehmen? Es ist zudem viel einfacher, eine linienförmige, einfarbige Markierung anzubringen als eine kreisförmige, mehrfarbige Markierung mit den zur Verfügung stehenden Materialien.  | m | R | Anliegen wird teilw. übernommen in ID 0048, wenn Bodenmarkierung als zusätzliche Information ausgeführt. Als eigenständiges Signal wird die rote Linie hingegen nicht aufgenommen.  |
| 0101 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | Signale für den Strassenbahn- und Trambetrieb  | In unübersichtlichen Situationen müssen in gewissen Fällen Zusatzsignale (Zusatzinformationen) angebracht werden. Dies ist beispielsweise bei 005 der Fall mit Quittungssignalen (besser sichtbare Anmeldung an der Verkehrsregelungsanlage) oder Orientierungssignale (signalisieren, dass sich eine Tramfahrt aus einem einmündenden Dienst- oder Liniengleis angemeldet hat, aber nicht Vortrittsberechtigt ist). Somit kann das Fahrpersonal an heiklen Stellen (bsp. 90-Grad-Hausecken) besonders sensibilisiert werden gegenüber potentiell querenden Tramfahrten. | m | R | - Zusatzsignale (Zusatzinformation) siehe Laufnummer 0056 (wird sinngemäss übernommen)<br><br>- Orientierungssignale<br>Unterstützt einzig die Wahrnehmung für das übliche Vortrittsrecht (Spiegeleratz).<br>wird abgelehnt, wird nicht harmonisiert.   |
| 0102 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | Signale für den Strassenbahn- und Trambetrieb  | Es gibt weit mehr als die drei abgebildeten Signalbegriffe. Die sogenannten "Punktsignale" können auch Fahrten gegen links oder gegen rechts signalisieren.  | m | R | Wird nicht übernommen.<br>Das Signalbild mit der Darstellung links/rechts wird im Text legitimiert ohne eigene Abbildung in den FDV. Das wird entsprechend beibehalten.   |
| 0103 | TP 1 Tram | 300.2 | 3.3    | Signale des Personals bei Rangierbewegungen  | Die Signale des Personals bei Rangierbewegungen aus den FDV A 2024 sollten in veränderter Form für den Trambetrieb ebenfalls zur Verfügung stehen. Im Zusammenhang mit dem Rangierbetrieb bei historischen Trambahnen (z.B. Bernmobil historique) kommen diese Signale nach wie vor zur Anwendung. Allenfalls Möglichkeit geben, als EVU an den Trambetrieb adaptierte Signale des Personals bei Rangierbewegungen zu erlassen. Vorschlag seitens 005 kann gemacht werden, was gegenüber den Vollbahnen adaptiert werden müsste.   | m | R | Die Signale des Personals werden nicht angepasst. Die Praxis der eingebenden Unternehmung ist zu überprüfen und in den Betriebsvorschriften umzusetzen.<br><br>Wird nicht übernommen.   |
| 0104 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.1.9  | Sichern der Fahrzeuge Die EVU müssen die nötigen Betriebsvorschriften erlassen, wie ein Tramzug gesichert werden muss.   | Meistens wird dies über die Bedienungsanleitungen (Betriebshandbücher) der Fahrzeuge geregelt.   | r | N | Siehe Laufnummer 0057<br>(Der konkrete Antrag wird nicht übernommen)  |
| 0105 | TP 1 Tram | 300.5 | 5.3    | Bremsvorschriften und Höchstgeschwindigkeit<br>Das EVU stellt sicher, dass der LF über die Informationen zur Zusammensetzung des Zuges und dessen Bremseigenschaften verfügt. Der LF verfügt über keine Möglichkeit, diese Informationen einzuholen respektive zu überprüfen.                                    | Es geht aus den Bedienungsanleitungen der Fahrzeuge (EVU) hervor, welche Komponenten bei der Inbetriebnahme des Fahrzeuges überprüft werden müssen. Die Überprüfsmöglichkeiten sind sehr begrenzt, beispielsweise nur auf die Magnetschienenbremse sowie die Bremsprobe auf Wirkung (anfahen mit anschließendem anbremsen des Fahrzeuges). Der LF führt im Trambetrieb auch keine Bremsrechnungen durch. Es werden nur vollständig funktionsfähige Tramzüge vom Depotpersonal für den Einsatz auf dem Netz freigegeben.  | m | A | Die zielorientierte Vorgabe, dass der LF über die notwendigen Informationen für die Führung der Fahrt informiert werden soll, wird beibehalten. Die Details sind durch die EVU zu regeln. Dies kann z.B. in Form von Anschriften am Fz. Angaben in Betriebsvorschriften (generell oder typenspezifisch in Fahrzeugheften oder in Form einer "Meldung an den LF") erfolgen.<br>Das Anliegen wird dahingehend verstanden, dass das EVU in der Pflicht ist, die Informationen zu liefern und der LF kaum Möglichkeiten hat zu überprüfen, ob die Informationen korrekt und vollständig sind.<br>-> Bremsvorschriften und Höchstgeschwindigkeit<br>Das EVU stellt sicher, dass der LF über die <b>erforderlichen</b> Informationen zur Zusammensetzung des Zuges und dessen Bremseigenschaften verfügt.<br>Dem Anliegen wird teilweise entsprochen. |

| Nr.  | TP/T      | R      | Ziffer      | Änderungsantrag<br>mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare<br>des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|--------|-------------|--|---|---|---|---|
| 0106 | TP 1 Tram | 300.6  | 7.1.4       | Prüfen des Fahrwegs und Zustimmung zur Fahrt<br>Für jeden Zug ist eine Zustimmung zur Fahrt notwendig.<br>Unter Berücksichtigung der Vortrittsregeln stellt der FDL im Fahrweg die Weichen und steuert die Verkehrsregelungsanlagen an.<br>Der FDL prüft den Fahrweg und erteilt die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend, soweit: - die Weichen richtig stehen und - wo nötig die Verschlussanzeigen der Weichen vorhanden sind und<br>- die Signale die Fahrt erlauben und<br>- der Fahrweg frei ist.<br>FDL und LF sind im Trambetrieb "in Personalunion", die beiden | Da der LF im Trambetrieb auch die Funktion eines FDL inne hat, sollte dies hier ohne den Begriff FDL beschrieben werden, da sich der LF im Trambetrieb fortlaufend die Zustimmung zur Fahrt gibt, wie es auch im R 300.1 / Ziffer 2.11.4. beschrieben ist.  | m | N | siehe Laufnummer 0059 (Funktionen)  |
| 0107 | TP 1 Tram | 300.6  | 7.2.2       | Geschwindigkeitserhöhung: Bei einer Geschwindigkeitserhöhung ist die tiefere Geschwindigkeit beizubehalten, bis das Zugende die Geschwindigkeitsschwelle befahren hat. Die ISB kann abweichend davon definieren, wenn die Geschwindigkeitserhöhung durch das Befahren der Geschwindigkeitsschwelle mit der Zugspitze erfolgen darf.  | 005 signalisieren die Geschwindigkeitserhöhungen auf dem Tramnetz so, dass ab Erreichen der Geschwindigkeitstafel mit der Zugspitze beschleunigt werden darf. Die Geschwindigkeitstafeln sind so angebracht, dass die jeweils längstmögliche Fahrzeugkombination (Tramzug) ab dieser Stelle gefahrenfrei beschleunigen darf.<br>z.B. längster Tramzug 45 Meter – Geschwindigkeitstafel mit der Geschwindigkeitserhöhung folgt 45 Meter nach Kurvenende.   | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)  |
| 0108 | TP 1 Tram | 300.8  | 2.2         | Verhalten im Gleisbereich im Trambetrieb<br>Stillstehende Fahrzeuge müssen dabei mindestens 5 Meter von den Mitarbeitenden entfernt sein.  | Diese Textpassagen macht relativ wenig Sinn, da teilweise im Mischverkehr viel näher an stehenden Fahrzeugen vorbeigegangen wird durch Fussgänger etc.  | m | R | Diese Bestimmung fordert das entsprechende Verhalten im Bereich des Eigentrases (unabhängiger Bahnkörper) und nicht im "Mischverkehr". In diesen Bereich wird der Abstand von 5 m als angemessen beurteilt, da der LF in diesen Bereichen auch weniger "bewegliche" Einflüsse erwartet. Aufgrund des Verzichts auf die betriebliche Bekanntgabe des Eigentrases, wird die Ziffer zur Arbeitssicherheit grundsätzlich überarbeitet. Ausserhalb von unabhängigem Bahnkörper muss sich das Personal am Verhalten im Gleisbereich orientieren.  |
| 0109 | TP 1 Tram | 300.6  | 7.4.5       | Bedarfhalt   | Bedarfhaltssignale gibt es bislang im Trambetrieb nicht. Bei 005 wird jede Haltestelle bedient (anhalten und Türfreigabe erteilen), welche im Fahrplan vorgesehen ist.  | m | N | siehe Laufnummer 0061 (Bedarfhalt)  |
| 0110 | TP 1 Tram | 300.9  | Allgemein   | Begriff: Leitstelle  | Der Begriff "Leitstelle" fehlt unter 300.1 "Begriffe". Die wichtigsten Aufgaben der Leitstelle sind als EVU informieren und disponieren. Zudem führt die Leitstelle keine sicherheitsrelevanten Funktionen aus im Sinne der ZSTEBV. Verkehrsregelung ist ebenfalls ein fixer Bestandteil des Aufgabengebietes einer Leitstelle (Im Ereignis- oder Störfall) sowie die Erstbetreuung vor Ort bei einem Unfall.   | m | N | siehe Laufnummer 0064 (Leitstelle)  |
| 0111 | TP 1 Tram | 300.9  | 15.7.3      | Massnahmen bei bestimmen Unregelmässigkeiten   | Statt Lokpfeife den Begriff "Signalglocke" für den Trambetrieb verwenden.   | m | N | siehe Laufnummer 0067 (Signalglocke/Lokpfeife)  |
| 0112 | TP 1 Tram | 300.9  | 15.10.1     | Verhalten des LF bei Erkennung von Warnblinkern bei unklarem Notruf  | Bei den 005 ist ein Aussenden eines Notrufes nicht möglich. Es gibt lediglich informelle Linienrufe und Meldungen auf den Bordrechner seitens der Leitstelle. Darüber kann das sofortige Anhalten ("Tramstopp") von der Leitstelle angeordnet werden. Umgekehrt kann ein Aussenden eines Notrufes vom LF an die Leitstelle erfolgen (via Ruftaste am Bordrechner). Weiterfahrt nach 10 min. kann im innerstädtischen Bereich rasch zu einem Verkehrskollaps führen. Ein Tramstopp dauert bei 005 für das gesamte Tramnetz maximal 2-3 min, bis einzelne Linien die Anordnung bekommen, um den Trambetrieb weiterzuführen. | m | A | Der Antrag zum Verhalten bei Warnblinkern = vorsichtig fahren statt anhalten wird übernommen.<br>Die Ausgestaltung und Verwendung des Notrufes ist nicht allgemeingültig definiert. Wird jedoch ein Meldung als Notruf erkannt, dessen Inhalt jedoch nicht verstanden, kann davon ausgegangen werden, dass es sich um einen "unklaren Notruf" handelt. Daher wird die Formulierung beibehalten.<br>Zum Verständnis: Die Regelung sieht vor, dass nach einem unklaren Notruf mit besonderer Vorsicht weitergefahren werden darf und nach 10 Minuten im "Normalbetrieb" weitergefahren wird. Das Tram muss also auch in den ersten 10 Minuten nicht im Stillstand verbleiben.<br><br>Dem Anliegen wird teilweise entsprochen. |
| 0113 | TP 1 Tram | 300.12 | 2.5.2/5.2.2 | Änderung des Begriffes "Sicherheitschef" im TP 1 Tram zur Unterscheidung des Sicherheitschefs für Vollbahnen. Analog Funktion Sicherheitsleitung.  | Die neu zu schaffende RTE 20180 für den Trambetrieb muss mit dem Begriff für die Person, welche für die Durchführung der Sicherheitsmassnahmen auf der Arbeitsstelle verantwortlich ist, übereinstimmen. Gleiche Begrifflichkeiten in den RTE 20100 und RTE 20180 kann zu Missverständnissen im Bereich der Qualifikation des Personals führen.   | m | N | siehe Laufnummer 0069 (Bezeichnung "SC")  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|---|
| 0115 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.1 | [...] fallen insbesondere:<br>- [...]<br>- Grenze zwischen verschiedenen ISB.<br>Auf die Signalisierung kann verzichtet werden, wenn die Grenze in den Betriebsvorschriften definiert und für das betroffene Personal eindeutig erkennbar ist<br>- [...]  | Bei BVB/BLT bewährt sich die Definition in den BV seit Jahren.<br>Die Montage einer örtlichen Kennzeichnung kann infolge der engen Platzverhältnisse oder auf fremdem Eigentum schwierig sein und letztlich zu Missverständnissen führen.   | m | A | wird übernommen.<br>FDV werden gemäss Antrag angepasst.   |
| 0116 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.3 | Die Fahrten sind soweit möglich als Zugfahrt auszuführen. Die ISB regelt Zugfahrten, die bereits im Dienstgleis starten oder enden.<br>Als Rangierbewegungen werden im Trambetrieb ausgeführt:  | Das R 300.1 enthält für den Bahnbetrieb keine entsprechende Ziffer. Erst R 300.4, Ziffer 4.1.1 enthält eine Aussage in diese Richtung. Das soll beim Tram ähnlich sein. Darum Passagen hier löschen und Inhalte ins R 300.4 und R 300.6 einfügen.   | m | R | Mit dieser Vorschrift soll bereits auf genereller Ebene entschieden werden, wo welche Fahrten zur Anwendung kommen sollen (Entscheid, ob R 300.4 oder R 300.6 zur Anwendung kommt). Dies ist bewusst top-down beschrieben und die Analogie in 300.4/6 zum Bahnbetrieb ist nicht zweckmässig, da der Trambetrieb in diesen beiden R mittels einer spezifischen Ziffer geregelt wird.<br>Der Antrag wird nicht übernommen.  |
| 0117 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.3 | Fahrten im Liniengleis haben immer Vortritt gegenüber Fahrten aus dem Dienstgleis. Zwischen gleichberechtigten Gleisen können örtliche Bestimmungen gelten. Wo keine spezifischen Regeln festgelegt sind, hat die von rechts kommende Fahrt den Vortritt.   | Diese Regeln gelten nur für Zugfahrten und gehören somit ins R 300.6. Bleiben sie hier, gelten sie auch für Rangierbewegungen, was den Bestimmungen im R 300.4 aber widersprechen würde.  | m | R | Da die beteiligten Fahrten untereinander nicht wissen können in welchem Prozess (Zugfahrt oder Rangierbewegung) die jeweils andere Fahrt unterwegs ist, wird dies als übergeordneter Grundsatz festgelegt.<br>s.a. Laufnummer 0116  |
| 0118 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.6 | Ziffer löschen.   | Vorhandene Verschlussanzeigen sind immer im Rahmen der Prüfung des Fahrwegs zu beachten. Der Inhalt ist somit durch R 300.4, Zif. 8.2.5 und R 300.6, Zif. 7.1.4 bereits abgedeckt.  | m | R | Nicht alle Weichen sind mit Verschlussanzeigen ausgerüstet. Die operativen Anwender müssen wissen, wo/in welchen Fällen eine Verschlussanzeige zu beachten ist. Wenn dies bei allen Fahrten (Zug, RaBe, allenfalls ortsspezifisch) der Fall ist, kann dies auch entsprechend einfach in den Betriebsvorschriften geregelt werden.<br>Dem Antrag wird nicht entsprochen.   |
| 0119 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 | Im Trambetrieb sind die nachstehenden Reglemente in der Regel nicht anzuwenden:<br>- [...]  | Die Formulierung «... nicht anzuwenden» schliesst eine Anwendung komplett aus. Das scheint zu hart formuliert, da für die BLT Inhalte aus dem R 300.7 sowie für BVB und BLT Inhalte aus den R 300.13 und 300.14 zutreffen bzw. Grundlage für präzisierende Betriebsvorschriften bilden.   | m | R | Hier wird die Gültigkeit der FDV beschrieben. Die Anwendung von Bestimmungen aus den ausschliesslich für den Bahnbetrieb gültigen Bestimmungen im Trambetrieb ist über die Betriebsvorschriften zu regeln. Dies ist in Ziffer 2.11.7 explizit so aufgeführt.  |
| 0120 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Die Höchstgeschwindigkeit über Gleisabschnitte sowie Weichen und Kreuzungen werden mit Geschwindigkeitssignalen signalisiert oder durch die ISB in den Betriebsvorschriften festgelegt.<br>In Dienstgleisen kann auf die Signalisierung verzichtet werden, wenn die Geschwindigkeit in den Betriebsvorschriften geregelt ist. | «Höchstgeschwindigkeit» dem allgemeinen FDVJargon, «maximale Geschwindigkeit» hingegen wirkt fremd.<br>- Die Höchstgeschwindigkeit kann auch über Weichen und Kreuzungen signalisiert sein.<br>- Es können auch Normgeschwindigkeiten (insbesondere über Weichen) in den BV festgelegt sein, die in der Aussenanlage nicht signalisiert werden. | m | A | angenommen. Höchstgeschwindigkeiten über Infrastrukturelemente werden aufgenommen, jedoch ohne den Begriff Normhöchstgeschwindigkeit zu verwenden<br><br>Anpassung in R 300.4, 8.3.3:<br><i>Für Fahrwegelemente können generelle Höchstgeschwindigkeiten definiert werden. Diese Elemente und die dazu entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten sind durch die ISB in den Betriebsvorschriften zu regeln.</i><br>Anpassung in R 300.6, 7.4.2/3 dazwischen neue Ziffer einfügen: 7.4.2<br><i>Generelle Höchstgeschwindigkeit Fahrwegelemente (-)<br/>Für Infrastrukturelemente können Höchstgeschwindigkeiten definiert werden. Die Elemente und die dazu entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten sind durch die ISB in den Betriebsvorschriften zu regeln.</i> |
| 0121 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Ab dem Signal oder über das entsprechende Element gilt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit in km/h.   | Die Geschwindigkeitssignale für Weichen und Kreuzungen stehen i.d.R. beim Element und nicht zwingend davor. Nach dem Element gilt wiederum die vorgängig signalisierte Geschwindigkeit des betreffenden Abschnitts.   | m | R | Siehe Laufnummer 0120<br>Zudem ist in der Praxis ungeeigneten Aufstellungsorten von Signalisierungen fallweise mit Massnahmen zu begegnen.<br><br>Eine Anpassung der Geschwindigkeitsschwelle zwischen dem Ort des Signals und dem Beginn des Elements wird in den FDV nicht aufgenommen..  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|-----------|--|--|---|---|--|
| 0122 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7     |     | Die vom BAV vorgeschlagene Signalisierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit einer derart kleinen Tafel scheint uns ungeeignet.  | m | R | Die Signale in den FDV sind nicht vermassst. Sie sind so auszugestalten, dass sie sicher wahrgenommen werden können. Das heisst die Grösse ist auf die Möglichkeiten und die Anforderung an die Sichtbarkeit anzupassen. Siehe auch Laufnummer ID 0050<br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen. |
| 0123 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7     |     | Auf Abschnitten mit Eigentrasse muss an zahlreichen Orten aufgrund eines kurzen Abschnitts mit gemeinsamer Verkehrsfläche – namentlich mit VRA ausgerüstete Bahnübergänge oder Haltestellenbereiche - die Geschwindigkeit eingeschränkt werden. Sobald die Zugspitze die Genze zum Eigentrasse erreicht hat, muss beschleunigt werden dürfen. Gleich verhält es sich bei Langsamfahrstellen, die zum Schutz des Personals vor herannahenden Zügen eingeführt werden. Die Einhaltung des Grundsatzes «Beschleunigung ab Zugende» führt in diesen Fällen zu unnötigen Verzögerungen. Die Signalisierung mit der Zusatztafel 1.A Beschleunigung ab Zugspitze in Kombination mit der Ergänzung der Bestimmung im R 300.6, Ziffer 7.2.2 hat sich bei 007 und 008 seit vielen Jahren bewährt, dient einem zügigen Verkehrsfluss auf Schiene und Strasse und ist deshalb beizubehalten. | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)   |
| 0124 | TP 1 Tram | 300.2 | Beilage 3 | Bild ändern.   | Die in dieser Beilage verwendete Kennzeichnung Eigentrasse stimmt nicht mit der Ziffer 2.6.13 überein.   | m | A | Die Grafik wird angepasst.<br>Siehe auch Laufnummer 0039.  |
| 0125 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.10      |  | Das vom BAV vorgeschlagene Signal<br>- muss sehr gross sein, um einwandfrei interpretiert werden zu können;<br>- trifft den Kern der Sache nur bedingt;<br>- ist nicht kompatibel mit einer FSS;<br>- hat keinen Bezug zur übrigen Signalisation in den FDV.<br>Das vorgeschlagene Signal hingegen<br>- ist auch in üblicher Grösse einwandfrei interpretierbar;<br>- lehnt sich mit den diagonalen Balken für «Beginn der Einschränkung» und den senkrechten Balken für «Ende der Einschränkung» an die FDVGeschwindigkeitssignalisierung an.<br>Der Begriff kann vereinfacht werden, wenn – analog zu anderen Signalen – nur «Anfang» steht und nicht «Anfang .../ Ende ...»   | m | N | siehe Laufnummer 0052 (Signale Grenze Bahn- Trambetrieb)   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|--|--|---|---|---|
| 0126 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.13 |  <p>Begriff <b>Anfang gemeinsame Verkehrsfläche</b></p> <p>Bedeutung Abschnitt mit gemeinsamer Verkehrsfläche beginnt beim Standort der Tafel</p>  <p>Begriff <b>Anfang Eigentrasse</b></p> <p>Bedeutung Abschnitt mit Eigentrasse beginnt beim Standort der Tafel</p> | <p>Das vom BAV vorgeschlagene Signal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ist nicht selbstredend;</li> <li>- trifft den Kern der Sache – nämlich dass sich auf dem Trasse noch andere Strassenverkehrsteilnehmer aufhalten können – nicht</li> <li>- hat keinen Bezug zur übrigen Signalisation in den FDV.</li> </ul> <p>Das vorgeschlagene Signal hingegen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ist seit vielen Jahren in den FDV und somit bekannt;</li> <li>- wird bei der BLT seit vielen Jahren für diese Bedeutung angewendet;</li> <li>- lehnt sich mit den diagonalen Balken für «Beginn der Einschränkung» und den senkrechten Balken für «Ende der Einschränkung» an die FDVGeschwindigkeitssignalisierung an;</li> <li>- hat letztlich die gleiche Bedeutung wie das Bild 216 «Anfangssignal für Strassenbahnbetrieb» bzw. «Endsignal für Strassenbahnbetrieb» Bild 216.2</li> </ul> <p>Der Begriff Anfang gemeinsame Verkehrsfläche stimmt mit den Tram-FDV überein und ist aussagekräftiger als «Ende Eigentrasse». Zudem stimmt «Anfang» statt «Beginn» mit der Wortwahl bei den Strassenbahnsignalen etc. überein.</p> | m | R | <p>Es wird die Definition des Eigentrasses aus betrieblicher Sicht generell und auf das Signal verzichtet. Siehe dazu Laufnummer 0039</p> <p>Eingabe wird nicht mehr berücksichtigt,</p>  |
| 0127 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.2.3  | <p>Weichen dürfen nur bedient werden, wenn sie frei sind und <del>wenn keine Fahrt gegen diese Weiche ausgeführt wird</del> <b>vor allenfalls heranrollenden Fahrzeugen sicher in die gewünschte Lage umgestellt werden können.</b></p>  | <p>Der vom BAV für Tram vorgesehene Text wirft die Frage auf, wie weit eine Fahrt entfernt sein muss, um nicht als Fahrt gegen diese Weiche zu gelten. Der von uns vorgeschlagene Text wirft diese Frage nicht auf und entspricht der bewährten Bestimmung im R 300.4, Ziffer 2.4.6.</p>   | m | A | <p>Die Vereinheitlichung mit der Bestimmung im Bahnbetrieb bei nicht zentralisierten Weichen ist zweckmässig.</p> <p>Der Antrag wird teilweise zusammen mit Eingabe 0128 umgesetzt.</p>   |
| 0128 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.2.3  | <p><del>Nach dem Umstellen einer Weiche ist zu prüfen, ob die entsprechende Weichenzunge gut anliegt.</del></p>  | <p>Der Satz ist in dieser Ziffer unpassend, weil:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Er passt nicht zum Titel «Einstellen des Fahrwegs, betriebliche Voraussetzungen»,</li> <li>Er schränkt zu sehr auf Handweichen ohne elektrische Lagemeldung ein.</li> <li>Der Inhalt ist in Ziffer 8.2.5 enthalten, dort am richtigen Ort und sinnvoll beschrieben.</li> </ol>  | m | A | <p>Die generelle Überprüfung der Lage der Weiche folgt in Ziff. 8.2.5, weshalb in Ziff. 8.2.3 mit Ausnahme von Handweichen darauf verzichtet werden kann. Bei Handweichen, welche selten umgelegt werden, ist es zweckmässig, die Endlage nach jedem Umlegen zu kontrollieren. Dies entspricht dem Vorgehen bei nicht zentralisierten Weichen im Bahnbetrieb.</p> <p>Der Antrag wird teilweise umgesetzt.</p> |
| 0129 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.5.9  | <p>Der Sicherheitschef stellt <del>den freien Zustand der Gleise mittels örtlicher Kontrolle</del> <b>die gefahrlose Befahrbarkeit der Gleise</b> fest, bevor der Sicherheitschef die Gleise nach den Bestimmungen «Arbeiten im Gleisbereich» fahrbar erklärt und die Arbeitsstelle beendet.</p>   | <p>Die Gleise müssen nicht zwingend frei von Fahrzeugen sein, da die Fahrwegprüfung durch den LF erfolgt und generell Fahrt auf Sicht gilt. Hingegen muss sichergestellt sein, dass die Gleise frei von Arbeitsmitteln sind und gefahrlos befahren werden können. Zudem steht im Vorschlag des BAV zum R 300.12, Ziffer 5.3.13 nichts vom freien Zustand des Gleises. Diese beiden Bestimmungen müssen aber übereinstimmen.</p>  | m | A | <p>Im Trambetrieb ist die Unterscheidung weniger relevant, ob das Gleis bei der Beendigung der Arbeitsstelle frei ist oder noch durch Fahrzeuge belegt. Daher wird Ziffer 8.1.2 inkl. Titel neu formuliert. Dabei soll das Schutzziel "Rangierbewegungen orientieren, welche in diesem Bereich verbleiben" aufrecht erhalten bleiben. Dem Anliegen wird inhaltlich entsprochen.</p>                           |
| 0130 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.1.4  | <p>Unter Berücksichtigung der Vortrittsregeln stellt der <del>Fahrdienstleiter</del> <b>Lokführer</b> im Fahrweg die Weichen und steuert die Verkehrsregelungsanlagen an.</p>  | <p>Die Nennung des Fahrdienstleiters statt des Lokführers passt nicht mit der Ziffer 7.1.2 zusammen, wo steht: «Das richtige Funktionieren der Automatik ist durch den Lokführer für seine Fahrt zu überwachen.» Entweder muss im Trambetrieb explizit Lokführer stehen – der die Arbeit ja macht – oder dann Fahrdienstleiter, weil das die Rolle ist.</p>  | m | N | <p>siehe Laufnummer 0059 (Funktionen)</p>   |

| Nr.  | TP/T        | R     | Ziffer        | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-------------|-------|---------------|---|---|---|---|---|
| 0131 | TP 1 Tram   | 300.6 | 7.1.4         | Der FDL LF prüft den Fahrweg und erteilt die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend, soweit;<br>- die Weichen richtig stehen und sich die Weichen in der richtigen Lage befinden bzw. aufgefahren werden dürfen, und  | Im Vorschlag des BAV sind die auffahrbaren Weichen nicht erwähnt. Entweder, man geht davon aus (oder beschreibt irgendwo), dass eine auffahrbare Weiche beim Befahren von der Wurzel her immer als «Weiche in richtiger Lage» gilt. Oder die Ziffer 7.1.4 ist gemäss Vorschlag zu ändern.   | m | R | Der Antrag hat zwei Aspekte:<br>a) Aspekt LF statt FDL<br>siehe Laufnummer '0059 (Funktionen)<br><br>b) Aspekt auffahrbare Weichen berücksichtigen<br><br>er Begriff Weiche auffahren ist definiert mit "das Befahren einer dafür eingerichteten Weiche aus der nicht der Weichenstellung entsprechenden Richtung von der Wurzel her". Gem. der neuen Ziff. 2.5.9 Weichensignale im Trambetrieb kann die Art der Weiche (z.B. ..., auffahrbare Weiche mit einer Zusatzinformation signalisiert sein.)<br>In den Annahmen ans System wird unter Ziff. 2 Infrastruktur vorausgesetzt, dass das Personal weiss, wie die Stellung von Weichen für das Befahren von der Wurzel beachtet werden muss.<br>Eine auffahrbare Weiche gilt demnach immer als in der richtigen Lage, wenn sie von der Wurzel her befahren wird (und eine Endlage erreicht hat).<br><br>Der Sachverhalt sollte damit geklärt sein, eine Änderung daraus erfolgt nicht. |
| 0132 | TP 1 Tram   | 300.6 | 7.2.2         | Bei einer Geschwindigkeitserhöhung ist die tiefere Geschwindigkeit beizubehalten, bis das Zugende die Geschwindigkeitsschwelle befahren hat.<br>Bei Geschwindigkeitstafeln mit der Zusatztafel Beschleunigung ab Zugspitze darf bereits beschleunigt werden, wenn die Zugspitze die Geschwindigkeitstafel erreicht hat. | Auf Abschnitten mit Eigentrasse muss an zahlreichen Orten aufgrund eines kurzen Abschnitts mit gemeinsamer Verkehrsfläche – namentlich mit VRA ausgerüstete Bahnübergänge oder Haltestellenbereiche - die Geschwindigkeit eingeschränkt werden. Sobald die Zugspitze die Genze zum Eigentrasse erreicht hat, muss beschleunigt werden dürfen. Gleich verhält es sich bei Langsamfahrstellen, die zum Schutz des Personals vor herannahenden Zügen eingeführt werden. Die Einhaltung des Grundsatzes «Beschleunigung ab Zugende» führt in diesen Fällen zu unnötigen Verzögerungen. Die Zusatztafel 1.A Beschleunigung ab Zugspitze im R 300.2, Ziffer 2.3.7 hat sich bei BLT und BVB seit vielen Jahren bewährt, dient einem zügigen Verkehrsfluss auf Schiene und Strasse und ist deshalb beizubehalten. | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)  |
| 0133 | TP 1 Tram   | 300.9 | 15.7.3        | [...] Die EVU legen das Vorgehen bei Ausfällen des <del>Zugschlusses</del> <b>Zugschlusssignals</b> fest.   | Präzisierung.   | m | A | Wird übernommen   |
| 0134 | TP 1 Tram   |       |               | siehe alles von ID 007  | siehe alles von ID 007  | m | N | Die Inputs von ID 007 werden beim jeweiligen Antrag bewertet.   |
| 0135 | TP 1 Tram   |       |               |   | Wir brauchen eine klare Definition, welche Vorschriften im Strassenbahnbereich angewendet werden. (AB-FDV?)   | m | A | Für Bahnen des IOP/NIOP Netzes Bahnbetrieb soll sich materiell nichts ändern. Primär sind die Teil-Geltungsbereiche zu betrachten. Die Begriffe Bahnbetrieb und Trambetrieb werden aus Erkenntnis über verschiedene Eingaben in dieser EIK neu in den FDV definiert.<br><br><i>Die Thematik Begrifflichkeiten Strassenbahnbereich, Bahnbetrieb, Trambetrieb ist unter Laufnummer 0149 behandelt.</i>  |
| 0136 | TP2 TSI OPE |       |               |   | Für uns ist noch nicht klar, wie der Übergang vom IOP-Netz auf Dreischiengleise auf dem NIOP-Netz erfolgt. Bei uns fahren Züge von 015 auf einem Dreischiengleis der 009 zu einem Anschlussgleis.<br>Das Einstellen der Fahrstrasse läuft via FDL von 009.  | r | A | Die Lösung liegt hier im Austausch zwischen den ISB und benachbarten ISB, sowie zwischen den EVU, welche diese Strecken befahren. Es ist Aufgabe der Vorschriften-Erstellenden, praktikable, möglichst harmonisierte Vorschriften für das operative Personal bereit zu stellen.   |
| 0137 | TP2 TSI OPE | 300.1 | 2.5.1 / 2.5.2 | Begriff «Betriebsart» belassen  | Der Begriff Betriebsart wird im 300.7 (Ziffer 3.3) noch verwendet. Zahnradbahnen verwenden den Begriff «Betriebsart» ebenfalls:<br>Betriebsart A Adhäsion<br>Betriebsart Z Zahnstange<br>Betriebsartenüberwachung (BAÜ)   | m | R | Der aufzuhebende Begriff "Betriebsart" bezog sich ausschliesslich auf FSS. Die entsprechenden Ziffern (vgl. Beilage 1 zu TP TSI OPE) werden aufgehoben.<br>Die hier verbleibenden Betriebsarten werden im Rahmen des jeweiligen Zugbeeinflussungssystems beschrieben.<br>Der Begriff wird nicht wieder aufgenommen.<br>s.a. Laufnummer 0209   |

| Nr.  | TP/T        | R              | Ziffer        | Änderungsantrag<br>mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare<br>des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-------------|----------------|---------------|--|---|---|---|--|
| 0138 | TP2 TSI OPE | 300.1          | 2.5.1 / 2.5.2 | Begriff «Führergehilfe» wieder aktivieren<br>«Der Mitarbeiter, der im Führerstand den Lokführer fahrdienstlich unterstützt»  | Der Begriff «Führergehilfe» sollte wieder aktiviert werden, da es zu Situationen kommen kann, in denen ein Lokführer fahrdienstliche Begleitung benötigt.   | m | R | "Führergehilfe" wurde im Rahmen des vergangenen Änderungszyklus FDV 2024 aufgehoben. Sofern eine Begleitperson für die Betriebssicherheit erforderlich ist, gilt "entsprechend geprüfetes Personal" (R300.1, 2.7). Zudem ist der Begriff - wo dieser noch verwendet wird - selbsterklärend. "Führergehilfe" wird nicht aufgenommen.<br>s.a. Laufnummer 0261  |
| 0139 | TP2 TSI OPE |                |               |  | Information zu:<br>1. Handlungsbedarf Ziffer 1.4.1 Übersicht nach Grobstruktur der TSI OPE 2023 Anlage E bis G<br>Delta zu TSI OPE und STEBV, VTE und ZSTEBV wurden erhoben die Rückmeldung von IN/zr an SI/bb erfolgte am 09.02.2024<br><a href="#">Tabelle mit der Gegenüberstellung TSI OP und STEBV VTE und ZSTEBV.xlsx</a>   | r | A | Der Input kommt zum Schluss, dass keine Differenzen zwischen FDV und TSI OPE bestehen. In der Konsequenz resultiert daraus kein Antrag für eine Anpassung der FDV. Dies wird zur Kenntnis genommen.  |
| 0140 | TP 1 Tram   | 300.1 - 300.15 | Diverse       | Das Wort <b>Trambetrieb</b> soll durch das Wort <b>Strassenbahnbetrieb</b> ersetzt werden in allen Texten der FDV R300.1 -15   | In der VTE wird immer von Strassenbahnführer und Strassenbahn gesprochen.<br>In der EBV und AB-EBV wird auch immer von Strassenbahn gesprochen.<br>z.B. Art. 37c Abs. 3 Bst d. EBV<br>Werden die Gleise nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften über den Strassenbahnbetrieb befahren, so genügt das Signal «Strassenbahn» nach Artikel 10 Absatz 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979/236. Dieses ist wenn nötig mit einer Lichtsignalanlage zu ergänzen.<br>Dies haben wir auch in der Arbeitsgruppe «Tram» so vertreten.<br>Rückmeldung 09.02.2023 an BAV<br>Überlegungen zur Bezeichnungen Lokführer, Tramführer | m | R | Die Begriffe Strassenbahn und Strassenbahnführer wurden im Kontext mit dieser, aber auch anderen Eingaben überprüft. Eine entsprechende Analyse wurde gemacht (verlinkt im Bereinigungsdokument zum TP Tram).<br>Auf Grund anderer Eingaben werden nun die beiden Begriffe "Trambetrieb" und "Bahnbetrieb" in den FDV definiert (s. dazu Laufnummern 0149 und 0198)<br><br>Fazit:<br>Die Perspektive FDV (operative Betriebsprozess) und die Perspektive STEBV/VTE (Zulassung/Bescheinigung) bleiben damit unterschiedlich. Dies verändert sich auf Grund der Aufnahme des Trambetriebes in die FDV nicht.<br>Dem Antrag kann in diesem Rahmen nicht entsprochen werden. |
| 0141 | TP 1 Tram   |                |               | Rückmeldung zum Text Seite 2/22 Handlungsbedarf 1 zu Weiterentwicklung FDV A 2025<br><i>Für alle Fahrten von Eisenbahnen (Bahn und Tram) gelten die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV).<br/>Städtische Verkehrsbetriebe (BLT, BVB, SVB, TPG, VBZ) waren grundsätzlich von der Anwendung der FDV dispensiert.</i><br><br>Risiken zum Ansatz der gewählten Tabelle (Seite 14/22) je Reglement für das R300.13 und R300.14, wenn keine hoheitlichen Vorgaben vorhanden sind.<br>R300.13 Lokführer/Lokführerin (LF)<br>Ein Nutzen der Harmonisierung der Aufgaben LF zwischen der Bahn und Trambetrieb ist nicht gegeben. Die Aufgabe, Regelung für den Trambetrieb im Zusammenhang mit LF zu treffen, soll an die EVU delegiert werden.<br><b>Vorschlag:</b><br>Bei der Delegation an die Strassenbahnen werden die zwingend zu regelnden Aspekte vorgegeben. | ID 011 ist keine Strassenbahn nach VTE Anhang 3.  | m | R | Die Kompetenz soll bei den TU verbleiben. Der Anhang 3 zur VTE hat bezüglich Handlungsbedarf FDV keine Relevanz, die ID011 wurde zusammen mit einer anderen TU von der Anwendung der FDV dispensiert.<br>Eine Regelung dieser Aspekte widerspricht zudem der Entwicklung vom regelbasierten zum risikobasierten Ansatz. Die Zusammenarbeit zwischen den TU muss im Rahmen der Erfüllung der Anforderungen an das SMS erfüllt werden.<br>Der Vorschlag wird nicht übernommen.   |

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-----------|--------|---|---|---|---|--|
| 0142 | TP 1 Tram     |           |        | <p>1.1. Anwendungsbereich<br/> 2.2.1.1 Grundsatz (Verantwortlichkeiten)<br/> 3.2.3 Dienstunfähigkeit während der Fahrt oder nach einer Unregelmässigkeit<br/> 4.2.4 Ausrüstung<br/> 5.2.5.2 Strecken- und Bahnhofkenntnisse<br/> 6.2.5.3 Fahrzeugkenntnisse<br/> 7.3.1 Kontrollen<br/> 8.3.2.4 Melden der Signale<br/> 9.3.2.7 Verlassen des Triebfahrzeugs<br/> 10.3.3.1 Grundsatz<br/> 11.3.3.2 Aufmerksamkeit auf Fahrweg und Strecke</p> <p>R300.14 Bremsen<br/> Mehrheitlich verkehren Triebzüge in Einfach- oder Mehrfachtraktion. Es werden starke typenbezogene Bremssysteme angewendet, die Druckluftbremse wird wenig und mit abnehmender Tendenz eingesetzt. <u>Die Aufgaben, Regelungen in diesem Bereich zu treffen, soll an die EVU delegiert werden.</u></p> | <p>z.B. Streckenkenntnisse oder Fahrzeugkenntnisse und das Prüfen von Sicherheitseinrichtungen wird nicht hoheitlich vorgegeben.<br/> Die Regelung ist im Regelwerk nicht vorgegeben und daher schwierig zuzuordnen oder aufzufinden bei den Strassenbahnen. Eventuell werden diese auch nicht übernommen.</p>  | m | R | <p>Die Kompetenz soll bei den TU verbleiben. ID011 wurde zusammen mit einer anderen TU von der Anwendung der FDV dispensiert.<br/> Eine Regelung dieser Aspekte widerspricht zudem der Entwicklung vom regelbasierten zum risikobasierten Ansatz. Die Zusammenarbeit zwischen den TU muss im Rahmen der Erfüllung der Anforderungen an das SMS erfüllt werden. Der Vorschlag wird nicht übernommen.</p>  |
| 0143 | TP 1 Tram     |           |        | <p><b>Vorschlag:</b><br/> Bei der Delegation an die Strassenbahnen werden die zwingend zu regelnden Aspekte vorgegeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•2.1.1 Grundsatz</li> <li>•2.2.3 Stillstand</li> <li>•2.2.4 Sichern der Triebfahrzeuge</li> <li>•2.2.5 Winterbetrieb</li> <li>•2.3 Bremsprobe</li> <li>•3 Störungen</li> <li>•3.2 Bremsprobe</li> <li>•3.7 Gefährdungen</li> </ul>   | <p>Bei der Delegation an die Strassenbahnen werden die zwingend zu regelnden Aspekte vorgegeben.</p>  | m | R | <p>Die Kompetenz soll bei den TU verbleiben. ID011 wurde zusammen mit einer anderen TU von der Anwendung der FDV dispensiert.<br/> Eine Regelung dieser Aspekte widerspricht zudem der Entwicklung vom regelbasierten zum risikobasierten Ansatz. Die Zusammenarbeit zwischen den TU muss im Rahmen der Erfüllung der Anforderungen an das SMS erfüllt werden. Der Vorschlag wird nicht übernommen.n</p> |
| 0144 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5    | <p>Les entreprises ferroviaires doivent également mettre à jour leur PE lorsque les PCT ou d'autres prescriptions d'ordre supérieur sont édictées, modifiées ou abrogées ; les PE adaptées entrent en vigueur à la date prévue <del>dans le même temps que</del> les PCT ou les prescriptions modifiées</p>   | <p>Les entreprises ferroviaires doivent également mettre à jour leur PE lorsque les PCT ou d'autres prescriptions d'ordre supérieur sont édictées, modifiées ou abrogées ; les PE adaptées entrent en vigueur à la <b>même</b> date prévue dans les PCT ou les prescriptions modifiées.</p>   | r | A | <p>Précision. Sera prise en considération conjointement d/f/i et adaptée de manière à ce que cette disposition soit claire dans toutes les langues.</p>  |
| 0145 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5    | <p>Se le PCT o altre disposizioni di ordine superiore sono emanate, modificate o abrogate dalle autorità, le imprese ferroviarie devono aggiornare le PE facendone coincidere il termine con la data di entrata in vigore prevista <del>delle prime.</del></p>  | <p>Se le PCT o altre disposizioni di ordine superiore sono emanate, modificate o abrogate dalle autorità, le imprese ferroviarie devono aggiornare le PE facendone coincidere il termine con la data di entrata in vigore prevista <b>dal regolamento stesso.</b></p>   | r | A | <p>Précision. Sera prise en considération conjointement d/f/i et adaptée de manière à ce que cette disposition soit claire dans toutes les langues.</p>  |
| 0146 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5.1  | <p>Tali disposizioni restano vincolanti per le imprese ferroviarie che non sono parte della rete IOP principale o complementare (di seguito denominate come «ferrovie NIOP»). Se <del>queste</del> imprese ferroviarie NIOP intendono derogare alle <del>presunzioni di conformità</del> disposizioni «NIOP» o «NIOP*» nelle PE, seguiranno la procedura di cui alla cifra 2.8.1 della presente direttiva</p>   | <p>Tali disposizioni restano vincolanti per le imprese ferroviarie che non sono parte della rete IOP principale o complementare (di seguito denominate come «ferrovie NIOP»). Se le imprese ferroviarie NIOP intendono derogare alle disposizioni «NIOP» o «NIOP*» nelle PE, seguiranno la procedura di cui alla cifra 2.8.1 della presente direttiva</p>   | r | A | <p>Wird d/f/i gemeinsam betrachtet und so angepasst, dass die Bestimmung in allen Sprachen eindeutig ist.</p>  |
| 0147 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5.1  | <p>Ces dispositions restent contraignantes pour les chemins de fer qui ne font pas partie du réseau principal ou complémentaire interopérable (ci-après « chemins de fer non interopérables »). Si <del>ces chemins de fer</del> les chemins de fer non interopérables souhaitent s'écarter <del>des présomptions de conformité</del> de dispositions « NIOP » ou « NIOP* » dans les PE, la procédure décrite au ch. 2.8.1 de la présente directive s'applique.</p>   | <p>Ces dispositions restent contraignantes pour les chemins de fer qui ne font pas partie du réseau principal ou complémentaire interopérable (ci-après « chemins de fer non interopérables »). Si les chemins de fer non interopérables souhaitent s'écarter <b>des</b> dispositions « NIOP » ou « NIOP* » dans les PE, la procédure décrite au ch. 2.8.1 de la présente directive s'applique.</p> | r | A | <p>Sera prise en considération conjointement d/f/i et adaptée de manière à ce que cette disposition soit claire dans toutes les langues.</p>   |

| Nr.    | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|--------|-----------|-------|--------|--|---|---|---|--|
| 0148   | TP 1 Tram | Allg. |        |  | Hinweis zur generellen Formatierung:<br><b>Fett und unterstrichen:</b> Text einfügen<br><b>durchgestrichen:</b> Text löschen<br>Die Formatierung der Vorschläge bb wurde grundsätzlich beibehalten (schwarz, rot und kursiv).<br>Zur Anpassung der übrigen Vorschriften (EBV, AB-EBV, RTE usw.), die durch die vorgeschlagenen Änderungen betroffen sein könnten, haben wir keine Vorschläge gefunden. Wie ist da geplant, weiter vorzugehen?   | r | A | Ein Handlungsfeld bezüglich EBV 37c Absatz 3 d (Strassenbahnbetrieb zu erweitern) wird nach Rücksprache in die Pendenzenliste EBV aufgenommen und voraussichtlich im Rahmen der Regelwerkweiterentwicklung per 2028 analysiert werden.<br>Der Hinweis zur Formatierung betrifft die definitive Version der FDV nicht, daher wird hier nicht darauf eingegangen.  |
| 0149   | TP 1 Tram | Allg. |        | <b>Strassenbahnbereich</b><br><b>die mit Signalen und/oder in der Streckentabelle bezeichneten Gleise im Strassenbereich. Gemeinsame Benützung der Verkehrsfläche von Bahn und Strasse</b><br><b>Strassenbahnbetrieb</b><br><b>Grundsätzliche Betriebsart von (städtischen) Strassenbahnen. In der Betriebsart Strassenbahnbetrieb wird mit Fahrt auf Sicht gefahren. Bei der gemeinsamen Benützung der Verkehrsfläche von Bahn und Strasse gelten zusätzlich die Regeln des Strassenverkehrsgesetz (SVG).</b><br><b>Die Bereiche sind bei Bedarf entsprechend signalisiert und es gelten die spezifischen Regeln für den Strassenbahnbetrieb.</b> Beispiel aus den Bemerkungen:<br>2.8 Signale für den Strassenbahnbetrieb<br>2.8.1 Strassenbahnbereich<br>Strassenbahnbereiche werden auf der Strecke und in Bahnhöfen mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet. Bei durchgehender Geschwindigkeitssignalisierung entspricht die Aufstellung der Beilage 3.<br>216.1 Begriff Vorsignal für Strassenbahn <b>betrie</b> bereich<br>Bedeutung Ab dem Anfangssignal gelten die Vorschriften für <b>den</b> as Befahren von Strassenbahn <b>betrie</b> bereichen<br>Beziehung zu anderen Signalen<br>Es folgt ein Anfangssignal<br>216 Begriff Anfangssignal für Strassenbahn <b>betrie</b> bereich<br>Bedeutung Ab diesem Signal gelten die Vorschriften für <b>den</b> as Befahren von Strassenbahn <b>betrie</b> bereichen<br>Beziehung zu anderen Signalen Es kann ein Vorsignal vorausgehen und*folgt ein Endsignal folgen  | In Deutsch zwei verschiedene Begriffe für den grundsätzlich gleichen Betrieb: Fahrt auf Sicht und in vielen Bereichen zusätzlich die Anwendung des SVG, ist nicht optimal. Trambetrieb und Strassenbahnbetrieb, bzw. Trambereich und Strassenbahnbereich. (In den Begriffen sind die Begriffe Trambetrieb und Strassenbahnbetrieb, bzw. insbesondere «Trambereich» als Pendant zum Strassenbahnbereich nicht definiert.)<br>Dass es für Strassenbahnen im Bereich der fahrdienstlichen Betriebsabwicklung spezifische Regeln braucht, ist für st verständlich. Ebenfalls bewusst ist st, dass es in der OCR, im Gegensatz zur deutschen Version (VRV), zwei Begriffe gibt für Schienenfahrzeuge in der Strasse, z. B. im Art. 45 Abs. 4: «Tramway ou chemin de fer routier». In der EBV und der AB-EBV wird nur von Strassenbahnen/Strassenbahnfahrzeugen gesprochen. Somit besteht hier zukünftig eine Differenz zu bestehenden Vorschriften. Wir schlagen deshalb vor, weiterhin nur den Begriff «Strassenbahn» zu verwenden, inkl. den jeweiligen Erweiterungen.<br>In diesem Sinn wäre es aus unserer Sicht sinnvoll nicht mehr den Strassenbahnbereich zu definieren, sondern den Strassenbahnbetrieb (Siehe Vorschlag. Gerne wird dieses Thema diskutiert).<br>Hinweise:<br>Aus Sicht st können so auch Bedenken von Französischsprechenden geklärt werden: Französisch - Tramway und Deutsch - Strassenbahn.<br>Es ist verständlich, dass die vorgeschlagenen Regeln begrifflich angepasst werden müssen, Beispiel siehe bei «Vorgeschlagene Textänderung».<br>In einigen Bereichen haben wir nachfolgend schon konkrete Vorschläge gemacht.<br>* Auch zur «Rückwärtssignalisierung» haben wir Bemerkungen und Vorschläge gemacht. | m | A | Aufgrund der Eingabe wurde die Verwendung der Begriffe BAV-intern in einem separaten Dokument analysiert und im Grundsatz mit der Agr FDV des TP Tram besprochen. Dies führt zu einer teilweisen Anpassung und hängt teilweise auch mit dem Verzicht auf die betriebliche Bekanntgabe der unabhängigen Bahnkörper/Eigentrasse zusammen. (s.a. Laufnummer 0039).<br><br>"Strassenbahnbereich" (Perspektive Infrastruktur: örtliche Betrachtung) soll neu verwendet werden wenn Strassenbahnbetrieb (als Teil Bahnbetrieb) oder Trambetrieb darauf stattfindet. Also begriffliche Trennung zwischen Bereich (Infrastruktur) und Betrieb (Betriebsprozesse). Die Bezeichnung der Begriffe in R 300.2, 2 2.8 und 2.9 wurde in der Folge ebenfalls überprüft, führt aber zu keinen Anpassungen.<br><br>Damit wird das Anliegen teilweise umgesetzt. |
| 0149.1 | TP 1 Tram | Allg. |        | Strassenbahnbereich<br>die mit Signalen und/oder in der Streckentabelle bezeichneten Gleise im Strassenbereich. Gemeinsame Benützung der Verkehrsfläche von Bahn und Strasse<br>Strassenbahnbetrieb<br>Grundsätzliche Betriebsart von (städtischen) Strassenbahnen. In der Betriebsart Strassenbahnbetrieb wird mit Fahrt auf Sicht gefahren. Bei der gemeinsamen Benützung der Verkehrsfläche von Bahn und Strasse gelten zusätzlich die Regeln des Strassenverkehrsgesetz (SVG).<br>Die Bereiche sind bei Bedarf entsprechend signalisiert und es gelten die spezifischen Regeln für den Strassenbahnbetrieb. Beispiel aus den Bemerkungen:<br>2.8 Signale für den Strassenbahnbetrieb<br>2.8.1 Strassenbahnbereich<br>Strassenbahnbereiche werden auf der Strecke und in Bahnhöfen mit Signalen für Strassenbahnbereich gekennzeichnet. Bei durchgehender Geschwindigkeitssignalisierung entspricht die Aufstellung der Beilage 3.<br>216.1 Begriff Vorsignal für Strassenbahnbetrie <b>be</b> reich<br>Bedeutung Ab dem Anfangssignal gelten die Vorschriften für denas Befahren von Strassenbahnbetrie <b>be</b> reichen<br>Beziehung zu anderen Signalen<br>Es folgt ein Anfangssignal<br>216 Begriff Anfangssignal für Strassenbahnbetrie <b>be</b> reich<br>Bedeutung Ab diesem Signal gelten die Vorschriften für denas Befahren von Strassenbahnbetrie <b>be</b> reichen<br>Beziehung zu anderen Signalen Es kann ein Vorsignal vorausgehen und*folgt ein Endsignal folgen<br>216.2 Begriff Endsignal für Strassenbahnbetrie <b>be</b> reich<br>Bedeutung Die Vorschriften für denas Befahren von Strassenbahnbetrie <b>be</b> reichen gelten, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist<br>Beziehung zu anderen Signalen<br>Es kann ein Anfangssignal voraus gehen* | In Deutsch zwei verschiedene Begriffe für den grundsätzlich gleichen Betrieb: Fahrt auf Sicht und in vielen Bereichen zusätzlich die Anwendung des SVG, ist nicht optimal. Trambetrieb und Strassenbahnbetrieb, bzw. Trambereich und Strassenbahnbereich. (In den Begriffen sind die Begriffe Trambetrieb und Strassenbahnbetrieb, bzw. insbesondere «Trambereich» als Pendant zum Strassenbahnbereich nicht definiert.)<br>Dass es für Strassenbahnen im Bereich der fahrdienstlichen Betriebsabwicklung spezifische Regeln braucht, ist für st verständlich. Ebenfalls bewusst ist st, dass es in der OCR, im Gegensatz zur deutschen Version (VRV), zwei Begriffe gibt für Schienenfahrzeuge in der Strasse, z. B. im Art. 45 Abs. 4: «Tramway ou chemin de fer routier». In der EBV und der AB-EBV wird nur von Strassenbahnen/Strassenbahnfahrzeugen gesprochen. Somit besteht hier zukünftig eine Differenz zu bestehenden Vorschriften. Wir schlagen deshalb vor, weiterhin nur den Begriff «Strassenbahn» zu verwenden, inkl. den jeweiligen Erweiterungen.<br>In diesem Sinn wäre es aus unserer Sicht sinnvoll nicht mehr den Strassenbahnbereich zu definieren, sondern den Strassenbahnbetrieb (Siehe Vorschlag. Gerne wird dieses Thema diskutiert).<br>Hinweise:<br>Aus Sicht st können so auch Bedenken von Französischsprechenden geklärt werden: Französisch - Tramway und Deutsch - Strassenbahn.<br>Es ist verständlich, dass die vorgeschlagenen Regeln begrifflich angepasst werden müssen, Beispiel siehe bei «Vorgeschlagene Textänderung».<br>In einigen Bereichen haben wir nachfolgend schon konkrete Vorschläge gemacht.<br>* Auch zur «Rückwärtssignalisierung» haben wir Bemerkungen und Vorschläge gemacht. | m | N | siehe Laufnummer 0149 (und 0198) (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|--|---|---|--|
| 0150 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  |   | Eigentrasse<br>Infrastrukturseite muss sichergestellt sein, dass dieses Trasse durch Strassenfahrzeuge nicht befahren werden kann. Eine Sperrfläche genügt aus Sicht st nicht. Die SN 671 253 ist bezüglich konstruktiver Trennung (E 11) zu berücksichtigen (min. hoher Randstein). Auf einer Sperrfläche ist es für den LF nicht möglich auf schnelle Ausweichmanöver der Strassenfahrzeugen zu reagieren.<br>Gilt auch für 2.11: 2.11.1<br>Diesen Begriff gibt es in den EBV und der AB-EBV grundsätzlich nicht. Hier wird von unabhängigem Bahnkörper gesprochen. Siehe genereller Hinweis zu den übrigen, von den Änderungen betroffenen, Vorschriften. | m | N | Aufgrund des Verzichts auf die betriebliche Bekanntgabe der Eigentrasse (Laufnummer 0039) ist die Eingabe nicht mehr relevant.   |
| 0151 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Eisenbahninfrastruktur<br>Bauten und Anlagen, welche Fahrten in einem Bahnhof, auf der Strecke, <b>auf Anlagen mit FSS oder für den im-Trambetrieb</b> oder auf Anlagen mit FSS erlauben, ausgenommen Anschlussgleise   | Hier wird generell nur von Infrastrukturen und nicht von Betriebsarten gesprochen (Bauten und Anlagen «für den Trambetrieb» an Stelle Bauten und Anlagen «im Trambetrieb»<br>Hinweis: Bitte Allgemeines zu den Begriffen beachten.   | m | R | siehe auch Laufnummer 0149 (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)<br>Aufgrund der Analyse der Begriffe ist es nach wie vor korrekt den Raum (hier ...Bauten und Anlagen) und den darauf produzierten Betrieb zu differenzieren.<br>Die Detailanmerkung in Bezug auf FSS wird aus dem Teilprojekt TSI OPE in die definitive Fassung der FDV einfließen (ETCS-Aspekte werden ersatzlos gestrichen, da die TSI OPE massgebend sind). |
| 0152 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Lokpfeife<br>die Einrichtung auf dem Triebfahrzeug und auf dem Steuerwagen zur Abgabe von akustischen Signalen, <b>inkl. Signalglocke im Trambetrieb</b>  | «Inkl.» ist nicht nötig.<br>weiterer Vorschlag: ... Einrichtung auf dem <b>Trieb fùhrenden Fahrzeug und auf dem Steuerwagen...</b><br>Dies würde auch den Bezeichnungen von Strassenbahnfahrzeugen besser Rechnung tragen.   | m | R | 1. das inkl. ist nötig, da die Signalglocke eine Teilmenge der möglichen Einrichtungen auf dem Fz ist.<br>2. die Einrichtungen behalten ihre Definition (aber nicht ihre Funktion) unabhängig der Reihung oder der Besetzung des Führerstands.<br>Der Begriff wird auf Grund dieser Eingabe nicht angepasst.   |
| 0153 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | Rangierbewegung<br>alle Fahrzeugbewegungen<br><del>im Bahnhof, in Werkstätten, Depoanlagen, Anschlussgleisen und auf der Strecke sowie oder im Bereich der FSS oder im Trambetrieb,</del><br>die nicht als Zugfahrten ausgeführt werden können  | Die Auflistung ist nicht nötig im Vergleich zur Zugfahrt (bei der Zugfahrt sind die unterschiedlichen Signalisierungsarten aufgeführt), da sie gemäss Auflistung überall stattfinden kann.<br>-> Vereinfachung der Vorschrift.   | r | R | Diese Vereinfachung wäre in der Sache gleichbedeutend, mit der Aufzählung werden die Anwendungsbereiche mitgenannt was zu einem besseren Verständnis der Vorschrift beiträgt.<br>Der Begriff wird auf Grund dieser Eingabe nicht angepasst.  |
| 0154 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.5.2  | <del>Verkehrsregelungs</del> <b>Lichtsignalanlage</b>   | Jetzt wäre die Gelegenheit, den Begriff an die übergeordnete Regelungen, SSV und EBV anzupassen.<br>«... Strassenbahn- und Tramsignalen ...» – Unterschied?  | m | R | Die Lichtsignalanlage gemäss SSV bezeichnet "nur" den strassenseitigen Teil einer solchen Anlage. In den FDV werden sowohl der strassenseitige Teil (Lichtsignal) und der schienenseitige Teil (Strassenbahnsignal) im Begriff "Verkehrsregelungsanlage" zusammengefasst.<br>Dieser Unterschied soll bewusst erhalten bleiben.   |
| 0155 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.6.3  |   | Verständnisfrage:<br>- Eisenbahn alles<br>- Trambetrieb nur Trambahnen<br>- Bahnbetrieb ohne Trambahnen  | m | N | siehe Laufnummer 0149 (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)  |
| 0156 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.2 | <b>Auf den Liniengleisen verkehren die Fahrten in Regelfahrrichtung grundsätzlich als Zugfahrten.</b>   | Siehe Bemerkung zu 300.1 - 2.11.3 bezüglich «Fahrten auf Liniengleisen entgegen dem festgelegten Richtungsbetrieb»   | r | A | Da in 2.11.3 Ausnahmen kommen ist die Ergänzung von grundsätzlich korrekt.<br>Die FDV werden gemäss Antrag angepasst, wobei der Satz umgestellt wird.  |
| 0157 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.3 | <del>Als Rangierbewegungen werden im Trambetrieb ausgeführt: Fahrten in Dienstgleisen, die nicht als Zugfahrt ausgeführt werden können, z.B. zum Formieren und zum Umstellen von Fahrzeugen Fahrten in gesperrten Gleisen Fahrten auf Liniengleisen entgegen dem festgelegten Richtungsbetrieb.</del> | Text aus Sicht 012 nicht nötig. Die Spezialität «Fahrten auf Liniengleisen entgegen dem festgelegten Richtungsbetrieb» ist nicht zielführend. Denn z. B. Baustellenzufahrten auf dem Liniengleis werden wohl nicht als Zugfahrt geführt, da sie bei der Baustelle enden und nicht in einer Haltestelle.<br>-> Siehe auch Bem. zum Begriff Rangierbewegung, vereinfachen.<br>Hinweis: Text hätte noch ein paar überflüssige Trennzeichen  | m | R | Da für eine Fahrt bis zu einer Arbeitsstelle keine besondere Ausrüstung verlangt wird, kann die sehr wohl als Zugfahrt verkehren.<br>Der inhaltliche Teil des Antrages wird nicht übernommen.<br>Der redaktionelle Teil des Antrages wird übernommen.  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|--|--|---|---|---|
| 0158 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.3 |  | Welches Ziel verfolgt die Reihenfolge «örtlicher Bestimmung» vor Regel?  | r | A | Eingabe beinhaltet keinen konkreten Antrag. Rücksprache mit Eingabe genommen. Aufgrund der Eingabe wurde der Satz mit dem Vortritt zwischen gleichberechtigten Fahrten überprüft und angepasst (Reihenfolge). Artikel umformuliert in Fahrvorrecht  |
| 0159 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.7 |  | «Notwendige Betriebsvorschriften sind von den EBU zu erlassen.»<br>Z. B. beim Thema Bremsen folgt in den weiteren Bestimmungen häufig «Die EBU regeln ...» oder ähnlich. Wird mit eingangs dem zitierten Satz nicht genau dies generell gefordert?<br>Dies sollte möglichst generell formuliert, und nicht immer wieder wiederholt werden. | r | R | Die praktische Auswirkung des generellen Auftrags Betriebsvorschriften zu erlassen und eines Auftrags zu einer konkreten Situation Betriebsvorschriften erlassen zu dürfen oder sogar müssen, ist nicht immer ganz klar trennbar. Beispielsweise sind im Bereich der Signale die konkreten Delegationsregelungen hilfreich, um nicht eine grosse Zahl von Abweichungen zu generieren. Dies idealerweise auf der Basis von Situationen, die eine gute Betriebserfahrung beinhalten.<br>Es wird auf eine ausschliesslich generelle Delegationsklausel verzichtet. |
| 0160 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.1.3  | Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein.<br><del>Im Trambetrieb stehen die Signale aufgrund der Fahrrichtung im Strassenverkehr rechts. Von den Grundsätzen kann abgewichen werden,</del> wenn die Zuordnung eindeutig ist. Ortsfeste Signale können auch über den Gleisen., z.B. in der Fahrleitung angebracht sein.   | Keine Änderung geplant, aber stimmt nicht mehr mit den Baugrundsätzen der AB-EBV überein. Damit müssten nicht alle Strassenbahnen spezifische Regeln erlassen, wo die Signale für den LF zu erwarten sind.   | m | N | siehe Laufnummer 0048 (Aufstellung der Signale)   |
| 0161 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.2.1  | <del>Im Trambetrieb können die Farben unterschiedlich verwendet werden.</del><br>weiss <u>Strassenbahnsignal</u> , Zwergsignal, ...  | Warum so viel Freiheit?<br><br>Besser das Strassenbahnsignal ergänzen.   | m | R | Aufgrund der bisherig benutzten Signale ist die Verwendung insbesondere von weiss, gelb und orange nicht immer einheitlich. Bei Signalen, wo die Information primär über die Form und nicht die Farben transportiert wird, ist dies auch nicht sicherheitsrelevant. Zudem ist in diesem Bereich auch die Wahrnehmung, je nach Winkel und Lichtverhältnissen nicht immer eindeutig.<br>Zudem darf ohne stichhaltige Begründung eine Regelung ohne Anhörung verschärft werden.<br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.  |
| 0162 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.2.3  | <del>Im Trambetrieb kann das Mittel zur Abgabe des Achtungssignals durch die EVU präzisiert werden.</del>  | Eine Präzisierung ist doch in den Betriebsvorschriften immer möglich?  | r | A | Die Intention der Regelung war die Regelung zur Verwendung der Mittel zur Abgabe von Achtungssignalen, sofern mehrere verfügbar sind. Der Text wird entsprechend angepasst.<br>Dem Anliegen wird daher (implizit) entsprochen   |
| 0163 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | <b>Geschwindigkeitstafeln</b><br>Die maximale Geschwindigkeit der Gleisabschnitte wird mit Geschwindigkeitstafeln signalisiert. In Dienstgleisen kann auf die Signalisierung verzichtet werden, wenn die Geschwindigkeit in den Betriebsvorschriften geregelt ist.<br>Begriff Signalisierte Höchstgeschwindigkeit<br>Bedeutung Ab dem Signal gilt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit in km/h<br><del>Bemerkung Die ISB können die Hintergrund- und Schriftfarben festlegen (1*)</del><br>Bei Weichen kann die Geschwindigkeitstafel mit Richtungspfeilen ergänzt werden. Die Aufstellung entspricht der Ziffer 2 der Beilage 3.<br><b>Kurvengeschwindigkeitstafeln (2*)</b><br>---<br>Langsamfahrtsignale<br>Zur Verbesserung der ...<br>Begriff Anfangssignal Langsamfahrtsstelle<br>Bedeutung Ab diesem Signal gilt die am Vorsignal bzw. auf der Zusatztafel signalisierte Höchstgeschwindigkeit<br>Beziehung zu anderen Signalen<br><del>Dem Anfangssignal kann ein Vorsignal vorausgehen. (3*)</del><br>Es folgt ein Endsignal oder ein weiteres Anfangssignal | Wesentlich vereinfachen.<br>Nur eine Geschwindigkeitstafel in den FDV festlegen.<br><b>(1*)</b> Ist aus Sicht st nicht nötig.<br><br><b>(2*)</b> Verkompliziert das einfache System Strassenbahn nur unnötig.<br><br><b>(3*)</b> Eine Rückwärtsinfo ist nicht nötig, insbesondere, da Strassenbahnen mit FaSi verkehren.                   | m | R | Dieses komplizierte System trägt dem Besitzstand in verschiedenen Agglomerationen Rechnung. Sie kommen jedoch nicht gleichzeitig (in derselben Agglo) in allen Ausprägungen auf. Eine vollständige Harmonisierung konnte mit der Agr FDV nicht erreicht werden, insbesondere weil in den einzelnen Netzen / Agglomerationen das jeweilige System derart komplex ist.<br>Eine vollständige Harmonisierung ohne eine landesweite (oder europäische) Strategie ist nicht möglich.<br><br>Dem Anliegen kann nicht entsprochen werden.                               |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|--|
| 0164 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | <del>Anfangssignale von Langsamfahrstellen, denen kein Vorsignal vorausgeht, sind mit einer rechteckigen Zusatztafel analog der Geschwindigkeitstafel mit der erlaubten Geschwindigkeit ergänzt. Die Zusatztafel mit der zulässigen Geschwindigkeit kann unter, neben oder über dem Anfangssignal angebracht werden.</del><br>Begriff Endsignal Langsamfahrstelle<br>Bedeutung Die verminderte Geschwindigkeit gilt, bis das letzte Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist. <u>Auf der Zusatztafel steht die signalisierte Streckenhöchstgeschwindigkeit. Die Zusatztafel mit der zulässigen Geschwindigkeit kann unter, neben oder über dem Anfangssignal angebracht werden.</u><br>Beziehung zu anderen Signalen<br><del>Es geht ein Anfangssignal voraus</del> | Die Zusatztafel, im Sinne der durchgehende Geschwindigkeitssignalisierung, immer anbringen. Einheitlich einfach.<br><br>Die Zusatztafel, im Sinne der durchgehende Geschwindigkeitssignalisierung, immer anbringen. Einheitlich einfach.<br><br>Eine Rückwärtsinfo ist nicht nötig, insbesondere, da Strassenbahnen mit FaSi verkehren. | m | A | Im Rahmen der Erarbeitung befürworteten einige ISB die Variante mit dem Vorsignal, da die Zusatztafel am Anfangssignal je nach Situation und Sichtbarkeit u.U. (zu) spät erkannt wird.<br>Die Variante, auch bei Verwendung des Vorsignals eine Zusatztafel zu verwenden, soll übernommen werden.<br><br>Dem Antrag wird mehrheitlich entsprochen. |
| 0165 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | <del>299.07#; 299.08#; 299.10# und 299.12#</del>  | Bei einer neuen Vorschrift machen Signale mit dem Eintrag # «nicht mehr verwenden» keinen Sinn.   | m | R | # macht insofern Sinn, dass diese Signale nicht in den Betriebsvorschriften der Bahnen geregelt werden müssen und die bestehenden Signale mit diesen Signalbildern die gleiche Bedeutung haben. Nichtsdestotrotz sollen diese zukunftsgerichtet nicht mehr neu gebaut werden.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.                          |
| 0166 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | Ist das Weichen-Lichtsignal dunkel oder blinkend, befindet sich die Weiche nicht in der Endlage. <del>Dies kann zusätzlich mit einer Zusatzsignalisierung gemäss Betriebsvorschriften der ISB angezeigt werden.</del>   | Zweiter Satz ist nicht erforderlich.  | m | R | Damit legitimieren wir zusätzlich Störungsanzeigen, welche sonst als Abweichung zu behandeln wären, aber in einzelnen Betrieben angewandt werden.  |
| 0167 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | <del>Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichensignaltafel</del><br>Die Stellung einfacher Weichen kann anstelle eines Weichenlichtsignals mit Weichensignaltafel signalisiert werden. In diesem Fall zeigt die Weichensignaltafel das entsprechende Bild wie beim Weichen-Lichtsignal.   | Kein Änderungsvorschlag. Dieser Grundsatz sollte jedoch auch bei der Bahn zur Anwendung kommen. Dies würde die Vorschriften vereinfachen.   | m | R | Für den Trambetrieb wird das Weichenlichtsignal quasi als Standard beschrieben. Im Bahnbetrieb ist dies historisch gewachsen umgekehrt aufgebaut. Der Nutzen einer Vereinheitlichung ist nicht gegeben.<br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.  |
| 0168 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.5.9  | Zusatzsignal zu Weichensignal, Gleisnummernsignal ...<br><del>Bemerkung- Beziehung zu anderen Signalen</del><br>Zusätzlich sind die Weichen-Lichtsignale oder die Weichenlagen zu kontrollieren   | Bemerkung ist zu schwach für eine wichtige Aufforderung.  | m | A | Da es sich nicht um eine logische Beziehung zwischen zwei Signalen, sondern nur um eine Bemerkung für den Betrachter handelt, kann es nicht als Beziehung zu anderen Signalen bezeichnet werden.<br>Die Darstellung (redaktionell) wird angepasst.   |
| 0169 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.2  | Bedeutung<br>Standort Empfänger Signal-bzw. Weichensteuerung<br><del>Diese Merktafel kommt ausschliesslich im Trambetrieb zur ...</del><br><del>299.17 und 299.18</del><br><del>299.19</del>  | Ein neues Signal zum Zweck ist richtig, da die bisherigen Tafeln zu spezifisch sind. Aber nur eine Variante einführen. Die Einschränkung ist nicht nötig Könnte z. B. auch in einem AnG mit einer Schrankenanlage zweckdienlich sein.   | m | R | Dies scheint plausibel, war aber nicht in der Anhörung und darf nicht ohne Konsultation der zusätzlich Betroffenen eingeführt werden.  |
| 0170 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | <del>Strassenbahn- und Tramsignale befinden sich in unmittelbarer Nähe der Verkehrsregelungsanlage und stehen mit dieser in Abhängigkeit.</del>   | Siehe auch generelle Bemerkung zu den Begriffen. Der Zusatz ist eine bisher fehlende Ergänzung, die das Verständnis der Abläufe unterstützen würde.   | m | A | Strassenbahn- und Tramsignale befinden sich in unmittelbarer Nähe der Verkehrsregelungsanlage <b>und stehen mit dieser in Abhängigkeit.</b><br>Der Antrag wird übernommen.   |
| 0171 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | <del>Die ISB können festlegen, in welchen Fällen gelb blinkende Lichtsignale der Lichtsignalanlage den Begriff Ausser Betrieb signalisieren.</del>  | Siehe auch generelle Bemerkung zu den Begriffen ( hier im speziellen «Lichtsignalanlage» ).<br>Es sollte bereits in den FDV das blinken des Strassenbahnsignals eingeführt werden. Somit schafft man Klarheit über den Zustand der Lichtsignalanlage.<br>Würde auch R300.9 Ziffer 15.3 und 15.3.1 betreffen.                            | m | A | Anpassung in dieser Ziffer: Die ISB können festlegen, in welchen Fällen gelb blinkende Lichtsignale der Lichtsignalanlage der Bedeutung <del>den Begriff</del> Ausser Betrieb von Strassenbahn- und Tramsignalen entspricht <b>signalisieren</b> .   |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|---|
| 0172 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.10   | <del>299.23 und 299.24</del>  | Wenn kein zwingender Bedarf besteht, sind keine neuen Signale einzuführen. Die heutigen Signale sind einfach und genügend klar.<br>Gemäss AB-EBV zu Art. 38 AB 38.1 Ziffer 4 müssen die Eigenschaften der Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen mit den Betriebsprozessen und -vorschriften abgestimmt sein. Wie wurden die neuen FDV-Vorschriften und Signale mit den übrigen Vorschriften, bei den Signalen insbesondere die Vorgaben zur Aufstellung, geprüft bzw. weiterentwickelt?<br>Bei der Bedeutung des Signals 216.2 wäre Folgendes zu ändern:<br>Die Vorschriften für das Befahren von Strassenbahnbereichen gelten, bis das letzte erste Fahrzeug an diesem Signal vorbeigefahren ist<br>Als Option wäre bei den Signalen 216.1; 216; 216.2 die Bedeutung gemäss den vorgeschlagenen Signalen 299.23 und 299.24 anzupassen -> vereinfachen – siehe auch Bsp. Bei den Begriffen. Hinweis: Bei der Ergänzung des Signals 216.1 (Vorsignal) wurde damals von der SBB die Begründung aufgeführt, dass die Geschwindigkeit im Bahnbetrieb hoch sei. Vergleiche auch Begründung zum Vorsignal Langsamfahrstelle. | m | R | hier geht es um den Übergang vom Tram- in den Strassenbahnbereich, was nicht nur eine Frage des Strassenbahnbereichs ist, sonst wären 216.1, 216.2 und 216.3 ausreichend. Der Wechsel zwischen Bahnbetrieb und Trambetrieb beinhaltet insbesondere die Frage nach der Anwendung der richtigen Betriebsprozesse, z.B die Frage wieweit die letzte Zustimmung (z. B. von der Forch oder Worher) in Richtung Stadt eine Bewandnis hat und wie lange die Streckentabelle zu beachten ist.<br>Damit besteht zwingender Regelungsbedarf und dem Anliegen kann nicht entsprochen werden. |
| 0173 | TP 1 Tram | 300.2 | 5.7.2  | Sofern auf Grund fahrzeugbaulicher Bedingungen oder mit Rücksicht auf die Anforderungen der Infrastruktur-betreiberin erforderlich, kann auf nichtinteroperablen Strecken und auf Strecken des interoperablen Ergänzungsnetzes <del>sowie im Trambereich</del> das letzte Fahrzeug bei Reise- und Güterzügen zeigen:<br>- ein rotes Licht (Dauerlicht) # oder<br>- ein rotes blinkendes Licht # oder<br>- eine rot-weiße reflektierende Scheibe # | Diese Ergänzung ist nicht zweckmässig, da dies beim Neubau bzw. bei der Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen nicht mehr zu verwenden ist.  | m | R | Für Fahrten von historischen (Tram-)Fahrzeugen ist diese Möglichkeit offen zu lassen. Andernfalls wäre eine Ausnahmbewilligung nötig (Abweichung zum ersten Absatz derselben Ziffer).<br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.   |
| 0174 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.1.2  | <b>Bewegungsarten (1.3)</b><br><b>Es wird zwischen folgenden Rangierbewegungen unterschieden:</b><br><del>- Rangierbewegungen</del> <b>fahren</b> direkt und indirekt geführt<br><del>- Rangierbewegungen mit Strassenfahrzeugen</del><br><del>- Rangierbewegungen von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln.</del>   | Unklar, warum hier von Rangierfahrten, statt Rangierbewegungen gesprochen wird. Im Strassenbahnbereich gibt es kaum Rangierfahrstrassen. Betrifft auch Ziffern 8.1.3 und 8.1.4.   | m | R | Die Unterscheidung Rangierbewegung (alle Bewegungsarten) und Rangierfahrt (mit Triebfahrzeug) hat mit der Sicherung des Fahrwegs keinen Zusammenhang.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.   |
| 0175 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.4.5  |   | Ist der Bedarfshalt bei Strassenbahnen noch üblich?<br>Wenn nicht: Text streichen.<br>Hinweis: Die 008 plant ein Expresstram und dort gibt es keinen Bedarfshalt, nur Halt oder Durchfahrt.   | m | N | siehe Laufnummer 0061 (Bedarfshalt)   |
| 0176 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.4.6  | <b>Fahrrihtungsanzeiger / Blinker</b><br><b>Der Fahrrihtungsanzeiger/Blinker wird eingesetzt:</b><br><del>- nach den Vorgaben der Strassenverkehrsgesetzgebung., z.B. beim Abbiegen nach links oder nach rechts</del><br><del>- für das Anzeigen der Abfahrbereitschaft gegenüber der Verkehrspolizei und nötigenfalls gegen über anderen Verkehrsteilnehmenden</del>   | Gemäss Art. 45 Abs. 3 VRV haben Strassenbahnen die übrigen Strassenbenützer durch optische oder akustische Signale zu warnen, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, namentlich vor dem Anfahren.<br>Das ist eine neue Forderung, die es in dieser Form in der VRV nicht gibt.  | m | A | Die Eingabe ist insofern korrekt, dass das Anzeigen der Abfahrbereitschaft bereits in der Strassenverkehrsgesetzgebung (namentlich beim Anfahren) analog enthalten ist. Daher soll die Formulierung der Ziffer 7.4.6 derjenigen in der VRV angeglichen werden.<br>Dem Anliegen wird entsprochen.  |
| 0177 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.9.3 |   | Passt diese Definition zur VSZV (SR 742.161)?<br>«Art. 4 Öffentlicher Verkehr: Besondere Begriffe<br>Im Bereich öffentlicher Verkehr bedeuten:<br>a. Unfall: Ereignis, das die tödliche oder schwere Verletzung einer Person, einen erheblichen Sachschaden oder einen Störfall im Sinne der Störfallverordnung vom 27. Februar 1991 zur Folge hat;»<br>Evtl. Begriffe wie «Zwischenfall» / « Ereignis» besser (vgl. Art. 3 der oben zitierten Verordnung, zu beachten wäre hier auch die Meldepflicht der Bahnen und Strassenbahnen).  | m | R | Die Bewertung, ob es sich um einen Unfall nach VSZV handelt soll für das operative Personal im ersten Moment nicht im Vordergrund stehen, deshalb darf Ziffer 15.9 nicht allzu exakt regeln.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen.  |

| Nr.  | TP/T          | R           | Ziffer       | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-------------|--------------|---|--|---|---|--|
| 0178 | TP2 TSI OPE   | 300.1 allg. | 2.5.2 allg.  | Grundlegende Anforderungen FSS für Meterspurbahnen in FDV belassen bzw. ergänzen.   | Gemäss Art. 12 EBV sorgt das BAV für möglichst einheitliche Vorschriften für den Betrieb der Eisenbahn. Hierzu sind Minimalanforderungen in den FDV erforderlich.  | r | R | Der folgende Begriff / Text wird beibehalten:<br><b>Führerstandsinalisierung (FSS)</b><br>direkte Übermittlung von fahrdienstlichen Informationen in den Führerstand an Stelle der Beachtung von ortsfesten Signalen. Die Vorschriften können zeitweise dazu auffordern, zusätzlich ortsfeste Signale zu beachten<br><br>Damit ist aus Sicht BAV dem Input bereits Rechnung getragen.  |
| 0179 | TP2 TSI OPE   | 300.1       | 1.2          | Die Abgrenzung der Wirkung der FDV zur Durchführungsverordnung der EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE) ist bei den Auswirkungen des europäischen Rechts unter Ziffer 1.2.3 beschrieben. Auswirkungen des europäischen Rechts <u>unter Ziffer 1.2.3</u> beschrieben.                      | Formulierung zur Verbesserung der Lesbarkeit ergänzen.   | r | R | Verweise in Ziffernform sind in den FDV grundsätzlich nicht vorgesehen. Zudem sind beide Bestimmungen in der gleichen Unterziffer 1.2.x. Ein solcher Verweis wird nicht aufgenommen.   |
| 0180 | TP2 TSI OPE   | 300.1       | Anlage 2-1   | NIOP<br>FDV-Bestimmungen für die Eisenbahnen des Nicht-IOP-Netzes, welche konform zur TSI-OPE sind. (Inhaltlich entsprechen einige dieser Regelungen der TSI OPE)<br>NIOP*<br>FDV-Bestimmungen für die Eisenbahnen des Nicht-IOP-Netzes, welche nicht konform zur TSI-OPE sind. (Inhaltlich weichen diese von der TSI OPE ab oder befinden sich ausserhalb deren Regelungsbereichs) | Die aktuellen Definitionen für NIOP und NIOP* sind ungenügend (da identisch).<br>Die weiterführende Bemerkung für NIOP* ist verwirrend. Müsste hier nicht von Abweichungen zur TSI OPE gesprochen werden?<br>Eine etwas klarere Unterscheidung der Abkürzungen wäre wünschenswert. | r | A | In erster Linie ist wichtig, dass eindeutig festgelegt ist, für wen die Regelungen gelten. Diese Anforderung ist mit der Formulierung erfüllt.<br>Eine präzisere Definition kann jedoch das Gesamtverständnis insbesondere auch für die Vorschriftenerstellenden verbessern, weshalb das Anliegen wie folgt aufgenommen wird:<br><u>NIOP Klammervermerk:</u><br>(Inhaltlich entsprechen <b>einige</b> dieser Regelungen der TSI OPE oder sind ausserhalb des Wirkungsbereichs der TSI OPE.)<br><u>NIOP* Klammervermerk:</u> (Inhaltlich widersprechen diese Regelungen der TSI OPE oder sollen zwecks Harmonisierung auf dem IOP-Haupt- und Ergänzungsnetz nicht angewendet werden.) |
| 0181 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV   | Allgemein    | Wesentliche Abkürzungen und Begriffsdefinitionene sollten direkt in der RL aufgenommen werden.  | z.B. NIOP und NIOP*  | r | R | Abkürzungen, welche aus einem anderen Dokument stammen, auf welches in der RL referenziert wird, müssen nicht doppelt in die RL aufgenommen werden. Das Gesamtverständnis im Zusammenhang mit diesen Abkürzungen kann nur unter Beachtung der Anl. 2 R300.1 FDV erfolgen (und dort sind die Abkürzungen erläutert).  |
| 0182 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV   | 2.5.1, 2.8.1 | <del>..... BV von IOP-Bahnen, welche von den in den FDV als «NIOP*» deklarierten Bestimmungen abweichen ....</del> ersetzen durch<br><u>... als «NIOP*» deklarierte Bestimmungen, welche IOP-Bahnen in die BV übernehmen wollen.</u>  | Bei einer Übernahme einer NIOP*-Bestimmung durch eine IOP-Bahn von einer Abweichung zu dieser Bestimmung zu sprechen, ist verwirrend.  | r | N | s. Laufnummer 0004 und 0005  |

| Nr.  | TP/T        | R                  | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------------------|-----------|--|---|---|---|--|
| 0183 | TP 1 Tram   | Allg.              | Allgemein | <a href="#">Weitere Infos: Powerpoint Präsentation</a>   | Die Weiterentwicklung der FDV A 2025 sieht vor der Tram vom Begriff «Strassenbahn» bzw. «chemin de fer routier» zu trennen:<br>– Tram ≠ Strassenbahn;<br>– Begriff «Strassenbahn» neu reserviert für den Bahnbetrieb;<br>Die Terminologie für «Strassenbahn» entspricht in den FDV A 2025 nicht mehr die in den EBV und AB-EBV. Die EBV ist aber gegenüber die FDV übergeordnet.<br>Entweder sind die EBV und AB-EBV zu den FDV A 2025 anzupassen oder die FDV A 2025 an die EBV und AB-EBV.<br>Ohne Abgleich gibt es eine Wildwuchs bei den Begriffe zwischen den hoheitliche Regelwerke.<br>Weiter sollte man bei den reine Strassenbahnfahrzeuge oder -kompositionen der Begriff «Tram» anwenden statt «Zug» um Klarheit zu schaffen.<br>Diese Situation muss unbedingt zwischen den Sektion fz, bb und st abgestimmt werden.<br>Siehe entsprechenden Folien dazu im Anhang. | m | N | Der Bezug zur EBV wird unter Laufnummer 0149 behandelt. (s.a. Laufnummer 0198)<br><br>Aspekt Zug unter Laufnummer 0045 behandelt. (Begriff Zug, Zugfahrt)  |
| 0184 | TP 1 Tram   | 300.1              | 2.5.2     | Begriff «Linienbetrieb» ist zu erklären  | In den Begriffen «Dienstgleis» und «Liniengleis» wird als Kriterium jeweils «Linienbetrieb» erwähnt. Was «Linienbetrieb» konkret ist, wird nicht beschrieben. Allenfalls ist somit nicht sichergestellt, dass alle Nutzer der FDV das gleiche Verständnis für «Linienbetrieb» haben zumal heute im Bahnbetrieb (ausserhalb FDV) im Personenverkehr auch «Linienbetriebe» bestehen (S-Bahn-Systeme, Fernverkehr)   | m | R | Die Begriffe Liniengleis und Dienstgleis werden explizit nur für den Trambetrieb aufgenommen. Das Verständnis von Linienbetrieb ist nur im Trambetrieb vorauszusetzen. Dort sind Haupt- und Nebengleise nicht anwendbar und die Orts- und auch Linienkenntnisse eine zentrale Kompetenz. Zudem wird in Ziff. 2.11.2 des R 300.1 beschrieben, wie die Fahrten auf dem Liniengleis stattfinden und dass die Dienstgleise zu bezeichnen sind (daraus ergibt sich die Restmenge = Liniengleis). Gestützt auf diese Bestimmungen ist der Linienbetrieb implizit definiert. Die Trambetriebe sind in der Entwicklung einbezogen worden, sie sehen diesbezüglich keinen Bedarf für eine weitergehende Definition. Es wird kein Begriff "Linienbetrieb" aufgenommen. |
| 0185 | TP 1 Tram   | div                |           | Definition «Bahnbetrieb» klären.   | Mit der Aufnahme des Trambetriebs in die FDV werden innerhalb des TP1 div. Bestimmungen neu für den «Bahnbetrieb» beschränkt. «Bahnbetrieb» ist aus meiner Sicht innerhalb der verbindlichen Vorgaben nicht definiert. Aktuell aus meiner Sicht nur erkennbar, in dem man prüft, ob es <u>nicht</u> den «Grundsätzen Trambetrieb» (300.1, 2.11) entspricht. Im Sinne von «wenn nicht Trambetrieb, muss es Bahnbetrieb» sein.  | m | N | siehe auch Laufnummer 0149 (und 0198) (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)  |
| 0186 | TP 1 Tram   | 300.1              | 2.11.3    | «...ausgeführt wer-den können,...»<br>«...dem festgelegten Richtungs-betrieb.»<br>«...von rechts kommen-de Fahrt...» | Überflüssige Trennstriche löschen   | r | A | Der redaktionelle Antrag wird übernommen.  |
| 0187 | TP2 TSI OPE | Inhaltsverzeichnis | 2.10      | Anlage 1 Teil-Geltungsbereiche (T-GB) und Funktionen FDV   | Nicht Bestandteil der Eik aber bei der Durchsicht aufgefallen: Titel im Inhaltsverzeichnis stimmt nicht mit dem Titel innerhalb R 300.1 überein. Zudem findet man die Abkürzung «T-GB» innerhalb der FDV sonst nirgends.  | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0188 | TP 1 Tram   | 300.2              | 2.3.7     | Bild 299.03; Zeichnungsfehler korrigieren  | Das Bild zu Signal «Vorsignal Langsamfahrstelle» zeigt rechts oberhalb der Zahl «2» ein undefinierbares schwarzes Symbol. Wahrscheinlicher Zeichnungsfehler ist zu korrigieren.   | r | A | Wird korrigiert.   |
| 0189 | TP 1 Tram   | 300.2              | 2.5.9     | Bild 299.09 anpassen; «38» löschen oder beschreiben  | Das Bild zeigt noch die Ziffer «38». Deren Bedeutung ist nicht beschrieben. (Annahme: Könnte eine Weichen-Nr. sein, jedoch unklar, ob diese Angabe verbindlich ist).  | r | A | Wird korrigiert (Nummer soll entfernt werden).   |

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer       | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-----------|--------------|---|--|---|---|--|
| 0190 | TP 1 Tram     | 300.2     | 5.7.2        | Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über-Puffer angeordnet:  | Neu gilt die Definition des Zugschlussignals (Reisezüge) auch für Fahrzeuge im Trambetrieb. Tramfahrzeuge (und eigentlich ja auch Triebzüge im Bahnbetrieb) zeichnen sich u.a. dadurch aus, dass sie keine (sichtbaren) Puffer besitzen. Die Forderung der Signalisierung «über Puffer» kann so nicht umgesetzt werden.  | m | R | Bestehende Formulierung wird belassen, ist zurzeit auch bei Fahrzeugen, die keine Puffer mehr haben in der Sache noch verständlich, zumal auch bei automatischen Kupplungen oft von Mittelpuffer-Kupplung gesprochen wird.   |
| 0192 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | Beilage 4    | «Die vorliegende Anlage Beilage hat zum Ziel....»   | Es handelt sich um «Beilage 4» nicht um «Anlage 4».  | r | A | Korrekt, wird angepasst.   |
| 0193 | TP 1 Tram     | Allg.     | Allgemein    |   | Insbesondere die Integration des Trambetriebs in die FDV bedarf noch zusätzlicher Klärung. Die Frage einer adressatengerechten Darstellung für unser Personal stellt zum Beispiel eine praktische Herausforderung dar. Die Abgrenzung zwischen Bahnbetrieb und Trambetrieb ist darüber hinaus nicht immer klar, auch weil die verwendeten Begriffe im schweizerischen Sprachkontext nicht eindeutig sind (vgl. unterschiedliche Bedeutung des Wortes «Strassenbahn» in Deutschland und in der Schweiz).  | m | N | Strukturelle Eingabe sehr allgemein gehalten und für den Teil Begriffe Bahnbetrieb und Trambetrieb und deren Verwendung unter Laufnummer 0149 und 0198 behandelt.  |
| 0194 | TP2 TSI OPE   | Allg.     | Allgemein    |   | In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass die direkte Anwendung der TSI OPERATION in der Schweiz Probleme hinsichtlich der Begriffe (d, f, i) aufwirft, die zwar in den Nachbarländern angewandt oder durch die Sprachdienste der EU-Kommission als angemessen eingeschätzt werden, die aber im schweizerischen Eisenbahnkontext und Sprachgebrauch fremd sind. Es ist wichtig, dass sich das BAV dieser Problematik annimmt, damit die Sicherheit auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz nicht aufgrund sprachlicher Unklarheiten gefährdet wird.  | r | N | s. Laufnummer 0239   |
| 0195 | TP2 TSI OPE   | Allg.     | Allgemein    |   | Wir nehmen zudem zur Kenntnis, dass aufgrund der Anpassung einiger Rahmenbedingungen auf EU-Stufe keine Texte aus der TSI OPE mehr in die FDV übernommen werden, die für das IOP-Netz Gültigkeit haben. Somit entfallen im Vergleich zu den FDV A2024 die Texte der Kategorien «Verweis» und «Konformitätsvermutung». Wir können mit dem neuen Lösungsansatz des BAV leben. Wichtig ist, dass trotz dem Systemwechsel eine Kohärenz zwischen den verschiedenen Regeln besteht und eine klare Strategie zur Aufrechterhaltung der Qualität und Eigenschaften des schweizerischen Bahnsystems verfolgt wird. Der sehr kurze Abstand zwischen Inkrafttreten der FDV A2024 und FDV A2025 setzt die Branche unter grossen Druck. Für eine qualitativ hochwertige und zeitgerechte Umsetzung bringt dies zusätzliche Anforderungen und Risiken mit sich. Eine weiterhin enge und offene Zusammenarbeit zwischen dem BAV und der Branche ist deshalb anzustreben. | r | A | Das BAV stimmt diesen Feststellungen zu und sieht es als Teil seiner Rolle, den offenen und konstruktiven Dialog im sich verändernden Umfeld - u.a. auf Grund der europäischen Harmonisierung - aufrecht zu erhalten.  |
| 0196 | TP2 TSI OPE   | Allg.     | 300.1-300.15 | Umgang der IOP-Bahnen mit den abweichenden Begrifflichkeiten Schweiz – EU muss geklärt werden. Insbesondere auf Basis der Übersetzungen der ERA | Ein bilaterales Gespräch 015-BAV wird angestrebt   | r | R | Das BAV ist offen für ein bilaterales Gespräch. Zentral wird jedoch auch hier der Umgang der Problematik im Rahmen des Sicherheits-Managementsystems der ISB und EVU sein, inkl. des erforderlichen Austausches zwischen ISB und EVU. Im Rahmen des Änderungszyklus ist - wie anlässlich von Sitzungen diverser Gremien aufgezeigt - eine Klärung nicht möglich. |

| Nr.  | TP/T        | R     | Ziffer              | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|-------|---------------------|---|---|---|---|--|
| 0197 | TP 1 Tram   | Allg. | 300.1-300.15        | Lösungsvorschlag: Die einzelnen Ziff. sind (wo möglich und sinnvoll) konsequent den jeweiligen Anwendungs- bzw. Teilgeltungsbereichen "Bahnbetrieb", "Eisenbahnbetrieb" oder "Trambetrieb" zuzuordnen und folglich zu splitten (z.B. separate Gliederung der Reglementsnummern nach Teilgeltungsbereichen oder als Anhang zu den einzelnen FDV-Kapiteln). Damit wäre eine eindeutige Rollenzuteilung nachgelagert einfacher umsetzbar und eine klare Abgrenzung gewährleistet. Insbesondere für das operativ tätige Personal würde sich mit dieser Vorgehensweise die Komplexität z.T. signifikant reduzieren. Als nachteilig gilt es in Kauf zu nehmen, dass gewisse doppelspurige Formulierungen sich negativ auf den Gesamtumfang der FDV auswirken. | Texte (sofern voneinander abweichendes Vorgehen) pro Teil-Geltungsbereich sauber trennen oder so aufbauen, dass über ein digitales Tool (V-App) eine Filterung angeboten werden kann  | m | R | Die Struktur wurde bewusst differenziert gelöst. Allgemeines, Begriffe, Signale, Kommunikation und Arbeitssicherheit mittels Integration in die bestehenden Kapitel, teils mit eigenen Ziffern, teils mit Einschüben. Dies um die Betriebsprozesse inkl. Kommunikation über die Systemgrenzen hinaus zu ermöglichen.<br><br>Hingegen sind die eigentlichen Betriebsprozesse A-Z separat beschrieben.<br><br>Ein Hilfsmittel für die (Vorschriftenverantwortlichen der) EBU wird in Form der unverbindlichen Zuordnungstabelle auf der Webpage des BAV publiziert werden.<br>Dem Anliegen wird nicht explizit entsprochen.  |
| 0198 | TP 1 Tram   | 300.1 | 2.5.1               | Mit der Integration des Trambetriebes in die FDV sind die Ganzen FDV in Bahnbetrieb und Trambetrieb aufgeteilt. Um diese Aufteilung klarzumachen sind die Begriffe im R 300.1 §2.5.1 aufzunehmen und in der §2.5.2 zu erklären. Insbesondere da der Begriff Tram, gemäss Duden, auch Strassenbahn (welche unter Bahnbetrieb fallen) bedeutet.   | Insbesondere im Zusammenhang Grenzüberschreitender Verkehr von/nach Deutschland wo Tram = Strassenbahn  | m | A | Der Entwurf der FDV wurde auf Basis der Unterscheidung Bahn- und Trambetrieb erarbeitet. Es ist korrekt, dass die Klarheit auf Grund einer Aufnahme und Definition der beiden Begriffe steigt.<br><br>Die FDV regeln die operativen Betriebsprozesse auf Schienen, weshalb auf weitere Definitionen von Begriffen eher technischer Natur verzichtet wird.<br>Trambetrieb und Bahnbetrieb werden für die FDV mit Verweis auf die angewandten Teil-Geltungsbereiche definiert.<br><br>In der Folge kann auf den Begriff Strassenbahnbetrieb künftig verzichtet werden, die Regeln können redaktionell mit Strassenbahnbereichen geregelt werden. (R 300.2 /2.8, 2.9; R 300.3 / 5.6.4; R 300.4 / 2.7, 3.6.5; R 300.6 / 4.4; R 300.14 Beilage 1) |
| 0199 | TP 1 Tram   | 300.1 | 2.5.2               | Es muss klar definiert werden, was die Begriffe bedeuten. z.B. wann gehört eine Strecke in den Trambetrieb und wann in den Bahnbetrieb mit Strassenbahnbetrieb.   |   | m | R | Die Definition ergibt sich über die Teil-Geltungsbereiche. Die Klarheit gegenüber dem operativen Personal ergibt sich erst aus der Summe der FDV und Betriebsvorschriften, wie sie dem Personal zur Verfügung gestellt werden. Dies wird durch die Festlegung der Anwendung der Teil-Geltungsbereiche durch ISB und EVU (vgl. dazu Anhang 1 zu R300.1 - bereits FDV 2024).   |
| 0200 | TP 1 Tram   | 300.1 | 2.5.2               | "die mit Signalen und/oder in der Streckentabelle bezeichneten Gleise im Strassenbereich. Gemeinsame Benützung der Verkehrsfläche von Bahn und Strasse im <b>Bahnbetrieb</b> "  | Erklärung der Begriffe: Beim Begriff Strassenbahnbereich sollte ergänzt werden das dies ein Bereich im Bahnbetrieb ist  | m | N | wird im Kontext Laufnummer 0149 (und 0198) in angepasster Form übernommen.   |
| 0201 | TP2 TSI OPE |       | 2.2.7               | Der nächste Überarbeitungsschritt wird danach mit der Baseline 2026 erfolgen  | Info: Die Veröffentlichung der Bezugskonfiguration (Systemführerschaft-Baseline) wird möglichst auf Implementierungsschritte der Infrastruktur (z.B. Baseline 2026) abgestimmt, aber nicht von ihnen vorgegeben.  | r | A | Dies ist eine Info zum WEB des TP TSI OPE und dort beschriebenen Aufgabe des Systemführers.<br>Keine Beurteilung des Inputs erforderlich.  |
| 0202 | TP 1 Tram   | 300.1 | Teilgeltungsbereich | Dieser Teil-Geltungsbereich ist <b>auf Infrastrukturen anwendbar, welche</b> grundsätzlich keine Hauptsignale haben, und generell mit Fahrt auf Sicht befahren werden.  | Kommafehler im Reglementstext Teil-Geltungsbereich Tram   | r | A | Der redaktionelle Antrag wird übernommen.  |
| 0203 | TP2 TSI OPE | 300.5 | 3.6                 | Grundsätzliche Frage, wie mit den Vorschriften zu den starken Gefälle zukünftig verfahren wird  | Ein bilaterales Gespräch 015-BAV wird angestrebt. Gemäss Zuordnungstabelle ist die entsprechende Ziffer der FDV NIOP zugeordnet und somit ergibt sich kein Auftrag an das EVU entsprechende Betriebsvorschriften zu erstellen für den IOP-Bereich. Mutmassliche zukünftige Herleitung über Info der ISB im RINF und entsprechende Verpflichtung der EVU über das CSM SMS. | m | R | Das BAV ist offen für ein bilaterales Gespräch. Auf den IOP-Strecken liegt die Verantwortung klar bei der Branche. Dies bedeutet stark vereinfacht ausgedrückt, dass die ISB im Rahmen des RINF die Kriterien der Infrastruktur aufzeigen muss und das EVU gestützt darauf festlegt, wie gefahren (und gebremst) werden kann. Dazu gehört selbstverständlich auch der im Rahmen des Sicherheits-Managementsystems erforderliche Austausch zwischen ISB und EVU.  |
| 0204 | TP 1 Tram   | 300.6 | 7.4.6               | zweiter Aufzählungspunkt nicht als Aufzählung formatiert. Daher das Wort "gegenüber" auseinandergerissen  | Korrektur vornehmen   | r | A | Wird korrigiert.   |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer        | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|---------------|--|--|---|---|--|
| 0205 | TP2 TSI OPE | 300.11 |               | Bereits in der EiK FDV2024 wurde rückgemeldet, dass die "berechtigte Person" aufgrund der Änderungen FDV24 "schaltberechtigte Person" heissen müsste. Die Bearbeitung dieses Inputs ist damals untergegangen und die Formulierung wird mit der I-30111 behoben bzw. die FDV Ziffer ersetzt. Per FDV 2025 bietet sich die Chance, die Formulierung in den FDV zu anzupassen, ist jedoch aktuell nicht Bestandteil der vorgesehenen Änderungen.  | Formulierung aus I-30111 übernehmen  | r | A | Implizit ist in jeder Ziffer klar, wozu eine Person berechtigt ist. Die Begriffsdefinition "schaltberechtigte Person" sind in den FDV 2024 und R30111 2024 gleich. Mit dem Ziel, die Begrifflichkeit "schaltberechtigte" Person zu stärken, wird in Ziffer 2.1.4 der Term "die berechtigte Person" <u>zwei</u> Mal in "die <b>schalt</b> berechtigte Person" geändert.   |
| 0206 | TP2 TSI OPE | 300.7  | Allgemein     |  | Mit Erstaunen nehme wir zur Kenntnis, dass sogar im Bereich ETCS Vorschriften gesplittet werden. Das System hat Einheitlichkeit über die Schweiz hinaus versprochen, was nun offensichtlich nicht der Fall ist. Diesem Trend sollte entschieden entgegengetreten werden, zumal bereits jede ETCS-Stecke und jede ETCS-Fahrzeugausrüstung umfangreiche separate Vorschriften hat. Gerade bei den sicherheitsrelevanten Vorschriften wären allgemeinverbindliche Vorgaben im Interesse der Sicherheit zwingend und sinnvoll.   | m | R | Das Anliegen ist korrekt. Die übergeordneten ETCS-Vorschriften sind in der TSI OPE in der Anlage A enthalten und für die Schweiz verbindlich. In diesem Sinne entfallen diese Vorgaben nicht, sie werden künftig nicht mehr in die FDV übernommen, weil die TSI OPE bereits seit geraumer Zeit in der Schweiz verbindlich gilt, siehe dazu AB-EBV, Anhang 6, Ziffer 4.   |
| 0207 | TP2 TSI OPE | Allg.  | Allgemein     |  | Die gesamten Vorschriften werden aus Sicht des Anwenders (Lok-, Rangier-, FDL- und weiteres Personal) immer schlechter anwendbar, da oft über die Grenzen der ISB und EVU gearbeitet wird. Mit der laufenden Verschiebung von Regelungen hin zu den ISB und EVU wird die Handhabung extrem erschwert und folglich die Sicherheit indirekt gesenkt. Dass notwendige laufende Instruktionen durch die Arbeitgeber nicht oder absolut minim erfolgen, ist nicht zu letzte der nicht Finanzierung durch die Finanzvorgaben des BAV geschuldet. Hier erwarten wir merkliche Verbesserungen.   | m | R | Das Anliegen ist verständlich. Die Lösung liegt jedoch hier im Austausch zwischen den ISB und benachbarten ISB, sowie zwischen den EVU, welche diese Strecken befahren. Es ist Aufgabe der Vorschriftenerstellenden, praktikable, möglichst harmonisierte Vorschriften für das operative Personal bereit zu stellen.   |
| 0208 | TP 1 Tram   | 300.2  | 2.6.2         | Die Ziffer 2.6.2 in zwei Ziffern (oder Unterziffern) aufteilen, damit die (digitale) anwendergerechte Darstellung der Hinweissignale zwischen Bahnbetrieb und Trambetrieb ermöglicht wird.<br>Ziffer 2.6.2 = Merkktafel für Impulsempfänger für Bahnbetrieb<br>Neue Ziffer 2.6.3 = Merkktafel für Impulsempfänger für Trambetrieb<br>Folgende Ziffern jeweils um eine Stelle erhöhen.  | Durch diese Aufteilung kann im R300.2 eine einheitliche, durchgängige Trennung der Teil-Geltungsbereiche erfolgen. Für die Mitarbeitenden kann so in der digitalen Version (V-App) der nicht benötigte Teil-Geltungsbereich ausgeblendet werden.<br>Es wäre im ganzen R300.2 die einzige Ziffer, in welcher Signalbilder der beiden Teil-Geltungsbereiche Bahn- und Trambetrieb zusammen in einer Ziffer aufgeführt sind.  | r | A | Die Anpassung der Nummern 2.6.3 bis 2.6.7 wird als weniger wichtig beurteilt, als die einfache und klare Zuseidbarkeit der einzelnen Unterziffern zu den Teil-Geltungsbereichen (durch die Vorschriftenerstellenden der ISB und EVU). Dem Anliegen wird entsprochen.   |
| 0209 | TP2 TSI OPE | 300.1  | 2.5.1 / 2.5.2 | Begriff Betriebsart:<br>aktueller Zustand der fahrzeugseitigen FSS-Ausrüstung; es wird zwischen den Betriebsarten Vollüberwachung, mit Teilüberwachung und ohne Überwachung unterschieden; bei jeder Betriebsart gelten spezifische Aufgaben und Verantwortungen. <del>Die Betriebsarten sind im Vorschriftentext mit Anführungszeichen gekennzeichnet</del>   | Dieser Begriff wird weiterhin im R300.7 bei den Ziffern 3.3 und 3.3.3 verwendet.<br>Die Definition des Begriffs Betriebsart zur Erklärung in den FDV belassen und den letzten Satz in der Ziffer 2.5.2 streichen.  | m | N | s. Laufnummer 0137   |
| 0210 | TP 1 Tram   | 300.13 | 3.3.2         | Der LF hat während der Fahrt die Aufmerksamkeit auf den Fahrweg bzw. auf die Strecke zu richten. Daneben sind die der Zugführung dienenden Instrumente und Meldeeinrichtungen zu beachten. Sind während der Fahrt Aktivitäten auszuführen, welche die Aufmerksamkeit stören, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit zu reduzieren und allenfalls anzuhalten. <del>Verrichtungen und Gespräche, die mit dem Fahrdienst oder der Fahrzeugbedienung nichts zu tun haben, sind verboten.</del> | Der letzte Satz ist zu streichen oder mit einer weniger restriktiven Formulierung auszutauschen. Begründung: Im Teil-Geltungsbereich Tram sind die EVU frei, eigene Regelungen zu treffen. Das trifft auch auf das Kapitel 300.13 und damit auf die Ziffer 3.3.2 <i>Aufmerksamkeit auf Fahrweg und Strecke</i> zu. Der erste Absatz verbietet das Musikhören im Führerstand im Bahnbetrieb explizit, während dies beim Tram nun bereits bei verschiedenen Unternehmen (BLT, BVB, VBZ) eingeführt wurde. Gerade bei EVU, welche Netze der verschiedenen Betriebsformen (Bahn, Tram) betreiben, entsteht eine Ungleichbehandlung, welche vom LF in der Diskussion nicht verstanden werden könnte und eine einheitliche Regelung verunmöglicht. Die Argumentation, weshalb ein LF einer Bahn im Strassenbahnbereich gegenüber eines LF im Trambetrieb nicht Musikhören darf, fehlt. | m | R | Das Anliegen wird im Grundsatz verstanden. Die Interpretation dazu hingegen nicht. Die übergeordnete Aussage ist, der LF darf nicht abgelenkt werden, wenn dies die Zugführung oder seine Aufmerksamkeit auf den Fahrdienst negativ beeinflusst. Folglich ist es die Aufgabe der EVU im Rahmen ihres Sicherheits-Managementsystems die Risiken des Radio-Hörens zu beurteilen und in der Konsequenz zu erlauben oder nicht. Da Radio-Hören weder eine Verrichtung noch ein Gespräch ist, beurteilen wir den letzten Absatz als nicht relevant.<br><br>Dem Anliegen wird nicht entsprochen. |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|---|---|---|--|
| 0211 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11   | Im Eigentrasse gilt die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht. Anfang und Ende des Eigentrasses sind durch die ISB festzulegen.  | Dieser Satz ist zu streichen. Er führt zu Missverständnissen und Fehlinterpretationen. Weshalb soll im Eigentrasse die Strassenverkehrsgesetzgebung nicht gelten? Das Fahrverhalten des LF unterscheidet nicht ob Eigentrassee oder Fahrt auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche, da generell Fahrt auf Sicht gilt. Zur Signalisaton siehe Rückmeldung bei Punkt 300.2 / 2.6.13.                            | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse/unabhängiger Bahnkörper)  |
| 0212 | TP 1 Tram | 300.1 | 2.11.5 | Abschnitte, in denen die Zustimmung zur Fahrt mit Hauptsignalen erteilt wird, sind grundsätzlich gemäss den Vorgaben des Bahnbetriebes zu betreiben. Solche Abschnitte dürfen alternativ im Trambetrieb betrieben werden, sofern dies der Einheitlichkeit des Betriebes dient. Die dazu notwendigen Betriebsvorschriften haben die ISB gemeinsam mit den EVU zu erstellen und dabei die Konzeption des Bahnbetriebes soweit zweckmässig zu berücksichtigen. | Aufnahme dieser Ziffer sinnvoll und erwünscht und die Formulierung ist im Grundsatz nachvollziehbar. In der internen Diskussion zeigen sich Verständnisfragen: Was wird unter «...sofern dies der Einheitlichkeit des Betriebes dient.» sowie «...und dabei die Konzeption des Bahnbetriebes soweit zweckmässig zu berücksichtigen.» verstanden? Was heisst zweckmässig? Eine Präzisierung ist erwünscht. | m | A | Diese Einheitlichkeit ist für neue Infrastrukturen oder bei Änderungen durch den Vorschlagenden zu analysieren und im Betriebskonzept auch im Kontext mit den Anlagen und dem zu produzierenden Verkehr festzuhalten. Der Text kann jedoch angepasst zur Klärung etwas angepasst werden.<br>Folgender Text wird in die FDV aufgenommen:<br><i>Solche Abschnitte dürfen alternativ im Trambetrieb betrieben werden, sofern dies grundsätzlich dem Betriebskonzept der ISB entspricht. Die dazu notwendigen Betriebsvorschriften haben die ISB gemeinsam mit den EVU zu erstellen. Dabei ist die Konzeption des Bahnbetriebes soweit zweckmässig zu berücksichtigen. Dies bedeutet insbesondere, dass die grundlegende Bedeutung von Signalbildern am Hauptsignal denjenigen im Bahnbetrieb entsprechen.</i> |
| 0213 | TP 1 Tram | 300.2 | 1.1.3  | Im Trambetrieb kann die Aufstellung von diesen Grundsätzen abweichend erfolgen, wenn die Zuordnung eindeutig ist. Ortsfeste Signale können auch über den Gleisen., z.B. in der Fahrleitung oder als Bodenmarkierung angebracht sein.  | Im Trambetrieb gelten Haltebalken ebenfalls als Signale. Diese sind als Bodenmarkierungen angebracht. Auch Sicherheitszeichen werden als Bodenmarkierung ausgeführt. Deshalb ist die Aufnahme der Bodenmarkierung eine wichtige Ergänzung.  | m | N | siehe Laufnummer 0048 (Aufstellung der Signale)  |
| 0214 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.3.7  | Geschwindigkeitssignale im Trambetrieb  | Bei der Geschwindigkeitssignalisierung fehlt die Möglichkeit, bei den Geschwindigkeitstafeln zusätzliche Informationen anzubringen.<br>Als Beispiel: Nach einem Gefahrenpunkt kann man theoretisch ab der Zugspitze wieder beschleunigen. Diese Information müsste mit einer Zusatztafel signalisiert werden können, unabhängig ob es eine Streckengeschwindigkeitstafel oder ein Langsamfahrtsignal ist. | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)   |
| 0215 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.6.13 | <del>Kennzeichnung Eigentrassee (Trambetrieb)</del>   | Artikel streichen. Für den LF spielt es keine Rolle, wo er unterwegs ist. Die Aufnahme dieser Tafeln führt zu einem zusätzlichen Schilderwald und zu einer Einschränkung bei der Aufmerksamkeit auf die Strecke.  | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrasse)  |
| 0216 | TP 1 Tram | 300.2 | 2.9    | Signale für den Strassenbahn- und Trambetrieb   | Signalbilder nach Möglichkeit ergänzen: Es gibt weit mehr als die drei abgebildeten Signalbegriffe. Die sogenannten "Punktsignale" können auch Fahrten gegen links oder gegen rechts signalisieren.   | m | N | Siehe Laufnummer 0102 (Darstellung Strassenbahnsignale)  |
| 0217 | TP 1 Tram | 300.4 | 8.1.9  | Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Entlaufen zu sichern. <del>Dabei ist gleich vorzugehen wie beim «Sichern stillstehender Züge».</del> Die EVU regeln die Bremsmittel und das Vorgehen in den Betriebsvorschriften.  | Gleicher Wortlaut wie bei 300.5 / 5.2 verwenden. Die Regelung ist in den Fahrzeug-Reglementen aufgeführt.   | r | N | siehe Laufnummer 0057 (Verweis Bremsmittel zum Sichern)  |

| Nr.  | TP/T      | R     | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|-------|--------|---|--|---|---|--|
| 0218 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.1.4  | Für jeden Zug ist eine Zustimmung zur Fahrt notwendig.<br><br>Unter Berücksichtigung der Vortrittsregeln stellt der <del>FDL</del> LF im Fahrweg die Weichen und steuert die Verkehrsregelungsanlagen an.<br><br>Der <del>FDL</del> LF prüft den Fahrweg und erteilt die Zustimmung zur Fahrt fortlaufend, soweit<br>- die Weichen richtig stehen und<br>- wo nötig die Verschlussanzeigen der Weichen vorhanden sind und - die Signale die Fahrt erlauben und<br>- der Fahrweg frei ist. | Diese Handlungen werden durchgängig durch den LF in der Rolle des FDL gemacht. Die Frage ist, ob man dies nicht der Lesbarkeit und Verständlichkeit generell dem LF zuordnet. Im 2.11.4 im R 300.1 ist die Zuordnung bereits abgehandelt.  | m | N | siehe Laufnummer 0059 (Funktionen)   |
| 0219 | TP 1 Tram | 300.6 | 7.2.2  | Bei einer Geschwindigkeitserhöhung ist die tiefere Geschwindigkeit beizubehalten, bis das Zugende die Geschwindigkeitsschwelle befahren hat.<br>Die ISB regelt, wo aufgrund örtlicher Gegebenheit die Geschwindigkeit bereits aber der Zugspitze erhöht werden kann. Die ISB regelt die Signalisation dieser Stellen.   | Bei Gefahrenpunkt, welche nur die Zugspitze betreffen, kann auf eine Reduktion der Geschwindigkeit über die gesamte Zuglänge verzichtet werden. Sobald der LF die Stelle passiert hat, sollte die Fahrt wieder beschleunigt werden können. Die Fahrzeitenverluste werden so minimiert und der Betriebsablauf optimiert. Siehe auch Bemerkungen bei 3002 / 2.3.7.   | m | N | siehe Laufnummer 0049 (Geschwindigkeitsschwelle)   |
| 0220 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.7.3 | Ausfall der <del>Lokpfeife</del> Signalglocke<br>Ist die <del>Lokpfeife</del> Signalglocke unbrauchbar hat der LF oder der RL besonders vorsichtig zu fahren. Die Leitstelle ist über den Ausfall zu verständigen. Der Zug oder die Rangierbewegung muss an die nächstgelegene Stelle fahren, an der die <del>Lokpfeife</del> Signalglocke instandgesetzt oder das betroffene Fahrzeug ausgetauscht werden kann.  | Im Trambetrieb werden Signalglocken und keine Lokpfeifen verwendet.  | m | N | siehe Laufnummer 0067 (Signalglocke/Lokpfeife)   |
| 0221 | TP 1 Tram | 300.9 | 15.7.3 | Vollständiger Ausfall oder Teilausfall des Fahrriehtungsanzeiger / Blinker. Bei Ausfall der Fahrriehtungsanzeiger / Blinker hat der LF oder der RL besonders vorsichtig zu fahren. Die Leitstelle ist über den Ausfall zu verständigen. Der Zug muss an die nächstgelegene Stelle fahren, an der der Fahrriehtungsanzeiger / Blinker instandgesetzt oder das betroffene Fahrzeug ausgetauscht werden kann.  | Fahrriehtungsanzeiger / Blinker in den Massnahmenkatalog aufnehmen. Gehört wie Signalglocke, Frontscheinwerfer und Zugschlussignal zu einer sicherheitsrelevanter Einrichtung.   | m | A | wird übernommen, es wird eine zusätzliche Aufzählung eingefügt:<br>Vollständiger Ausfall oder Teilausfall des Richtungsblinker. Bei Ausfall von Richtungsblinker hat der LF oder der RL besonders vorsichtig zu fahren. Die Leitstelle ist über den Ausfall zu verständigen. Der Zug muss an die nächstgelegene Stelle fahren, an der der Richtungsblinker instandgesetzt oder das betroffene Fahrzeug ersetzt werden kann.<br><br>Es wird neu in den FDV der Begriff Richtungsblinker wie in der VRV angewandt (auch in R 300.6 Ziff. 7.4.6). |
| 0223 | TP 1 Tram | 300.2 | 3.2.3  | Wir empfehlen, verschiedene Begriffe zu bereinigen, da aktuell einige Begriffe nicht ein-eindeutig zuweisbar sind. Dies kann zu Missverständnissen, Verwechslungen und Fehlinterpretationen führen. Die Branche ist sich einig, dass eine möglichst präzise und eindeu-tige Unterscheidung zwischen Tram und Bahn anzustreben ist.  | Ziff. 3.2.3 im R 300.2 Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Trambetrieb. Hier wird das Tram als Zug bezeichnet. Es ist davon auszugehen, dass diese Ziffer falsch interpretiert werden kann.  | m | A | Es handelt sich mit Ausnahme der Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen nicht um konkrete Anträge. Das übergeordnete Anliegen wurde durch die Agr FDV soweit möglich berücksichtigt.<br>Siehe auch recht übergeordnet. Sie ist berücksichtigt in der Bereinigung der Begriffe Laufnummer 0149 (Begriffe generell) und 0053 (Kennzeichnung der Triebfahrzeuge bei Rangierbewegungen).<br>Das Anliegen wird weitgehend entsprochen.  |
| 0224 | TP 1 Tram |       |        | Wir empfehlen, verschiedene Begriffe zu bereinigen, da aktuell einige Begriffe nicht ein-eindeutig zuweisbar sind. Dies kann zu Missverständnissen, Verwechslungen und Fehlinterpretationen führen. Die Branche ist sich einig, dass eine möglichst präzise und eindeu-tige Unterscheidung zwischen Tram und Bahn anzustreben ist.  | Der Begriff «Eigentrassee» ist aus Sicht der Fachexperten Tram nicht eineindeutig. Im Umfeld der Trambahnen werden befestigte, jedoch markierte Flächen, auf welchen auch nicht schienengebundene, aber dem öffentlichen Verkehr und der Allgemeinheit dienende Fahrzeuge (Blaulicht, Taxi, usw.) verkehren, bereits als Eigentrassee be-zeichnet. Wir empfehlen daher, den Begriff «unabhängiger Bahnkörper» aufzunehmen. | m | N | Eingabe ist recht übergeordnet. Sie ist berücksichtigt in der Bereinigung der Begriffe Laufnummern 0149, 0198 und weiteren ähnlich lautenden Eingaben.   |

| Nr.  | TP/T      | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-----------|--------|-----------|---|--|---|---|--|
| 0225 | TP 1 Tram | 300.12 | 5.2.2     | Von der Verwendung des Begriffs «Sicherheitschef», welcher bereits in anderen Gesetzen verankert und in weiten Teilen definiert ist, ist unbedingt abzusehen. Wir unterstützen daher den Vorschlag der Trambahnen, die Rolle zukünftig als «Baustellenchef:in» zu benennen. | Im Bereich Sicherheit sehen die Trambahnen die Notwendigkeit, zwischen der Rollenbezeichnung der Person, die für die Sicherheit von Baustellen im Tram- oder im Bahnbereich zuständig ist, zu unterscheiden. Die Rolle des «Sicherheitschefs» ist bereits in der STEBV (SR 742.141.2) und der ZSTEBV (SR 742.141.22) verankert. Die dort beschriebenen Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen sind auf die Sicherheit von Baustellen im Bahnbereich ausgerichtet. Diese entsprechen jedoch nicht denjenigen, die im Bereich Trambahnen notwendig sind. Die betrieblichen Verhältnisse bei den Trambahnen unterscheiden sich gegenüber dem Bahnbetrieb durch die Betriebsart «Fahrt auf Sicht». Beim Tram sind ebenfalls Regeln und Vorgaben für die Sicherheit auf Baustellen notwendig und müssen den Gegebenheiten und Anforderungen des Trambetriebs nachkommen. | m | N | siehe Laufnummer 0069 (Bezeichnung "SC")   |
| 0226 | TP 1 Tram | 300.2  |           |   | Beim Thema Signale stellen die Fachexperten fest, dass zusätzliche Signalisierungen ins System gebracht werden sollen, wie beispielweise das «Eigentrassee». Aus dem generischen Betriebskonzept ist beim Befahren des Eigentrassees (unabhängiger Bahnkörper) kein betrieblicher Unterschied gegenüber der Mischverkehrsfläche erkennbar. Es gilt nach wie vor «Fahrt auf Sicht». Einen Nutzen der neuen Signalisierung vom unabhängigen Bahnkörper wird, insbesondere für den Tramführer, von den Fachexperten stark bezweifelt. Im Endeffekt werden damit die Komplexität und letztendlich die Kosten unnötig erhöht.   | m | N | siehe Laufnummer 0039 (Eigentrassee)   |
| 0227 | TP 1 Tram | 300.2  |           |   | Die vorgeschlagene Signaletik wird als nicht zielführend bewertet. Wir empfehlen möglichst Symbole mit klaren Grafiken (299.19), die einfach produzier- und erkennbar sind. Die Darstellungen 299.23-24 visualisieren zwar die Situation korrekt, weisen gleichzeitig aber zu viele Details auf. Bei Nacht oder schlechter Sicht sind diese bereits ab kurzer Distanz nicht mehr erkennbar. Somit wird die Ergonomie verschlechtert und erhöht die Human Factors Risiken unnötig.  | m | A | Die Signaletik wurde mit der Agr FDV besprochen und dabei waren auch die Interessen der ISB vertreten. Die einfache Produzierbarkeit ist mit den heutigen Mitteln grundsätzlich gegeben, weshalb diese wenig betrachtet wurde. Die Erkennbarkeit und die Visualisierung der Signale hingegen ist zentral, weshalb die Darstellungen 299.23-24 angepasst werden (s.a. Lauf-Nr. 0052)<br>Dem Anliegen wird weitgehend entsprochen.   |
| 0228 | TP 1 Tram | 300.1  | 2.9.1     | kein Vorschlag  | Die Abgrenzung zwischen ISB – EVU ist erschwert: In den FDV 2024 sind die Ziffern 2.9.1 und 2.9.2 so aufgesplittet, dass die Zusecheidung EVU bzw. ISB problemlos ermöglicht.  | r | A | Die Struktur wird angepasst.<br>2.9.1 Signalmittel Fahrzeuge Bahnbetrieb<br>2.9.2 Signalmittel Bahnhöfe Bahnbetrieb<br>2.9.3 Personal Bahnbetrieb<br>2.9.4 Signalmittel Trambetrieb  |
| 0228 | TP 1 Tram | Allg.  | Allgemein |   | Wir empfehlen, bei den weiteren Schritten zu Anpassungen der FDV A2025 die Erfahrungen der Fachleute der Trambahnen einfließen zu lassen. Es ist aus unserer Sicht nicht zielführend, dass Vorschriften aus dem Eisenbahnbetrieb in den Trambetrieb überführt werden, welche für die Trambahnen weder Sicherheits- noch Effizienzgewinn erzielen. Daher empfehlen wir eine konsequente Differenzierung zwischen Bahn- und Trambetrieb. Zudem schlagen wir vor, dass die Human Factors Thematik generell in der aktuellen FDV-Anpassung stärker berücksichtigt wird (vgl. Signaletik).  | m | A | Keine konkrete, materielle Eingabe.<br><br>Der Einbezug der Fachleute aller Tram-TU erfolgt(e) über eine FDV-Arbeitsgruppe.<br>Im Weiteren ist die Trennung zwischen Bahn- und Trambetrieb auf Grund der Entwicklung in der Praxis nicht wirklich zweckmässig. Konkret "verschmelzen" reine städtische Tramlinien mit Bahnen in den Agglomerationen, z.B. LTB oder Bernmobil/RBS. In der Folge hat das gleiche Personal beide Systeme anzuwenden. Eine - wenn teilweise auch nur strukturelle - Harmonisierung trägt dem Faktor Mensch Rechnung. |

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer        | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-----------|---------------|--|--|---|---|--|
| 0229 | TP2 TSI OPE   | Allg.     | Allgemein     |  | Wir unterstützen die Meinung der ID 0195 und zitieren: «Der sehr kurze Abstand zwischen Inkraft-treten der FDV A2024 und FDV A2025 setzt die Branche unter grossen Druck. Für eine quali-tativ hochwertige und zeitgerechte Umsetzung bringt dies zusätzliche Anforderungen und Ri-siken mit sich. Eine weiterhin enge und offene Zusammenarbeit zwischen dem BAV und der Branche ist deshalb anzustreben.»  | r | A | s. Laufnummer 0015<br>Zudem ist das Vorgehen mit dem Zwischenzyklus eine Folge der Übernahme der überarbeiteten TSI OPE und wurde mit der Branche besprochen.<br>Das BAV unterstützt wo möglich.   |
| 0230 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.14.1        | Im Abschnitt 2.14.1 wird darauf hingewiesen, dass Abweichung zur TSI OP kaum möglich sein werden und keine Verfahren vorgesehen sind. Diese Formulierung lässt nach unserer Interpretation den Spielraum offen für allfällig Abweichungen. Wir gehen davon aus, dass bei allfälligen Abweichungen das BAV für eine Lösung Hand bietet. Ansonsten müsste die Formulierung «Abweichung nicht möglich» geändert werden. | Die vorliegende Richtlinie bildet die Rahmenbedingungen auf EU-Stufe ab. Aus unserer Sicht sind einige Änderungen noch nicht ausgereift genug beschrieben.   | r | A | Die Formulierung des Abschnittes 2.14.1 und der hier vorliegende Input sind korrekt -> keine Anpassung.<br><br>Es gibt Möglichkeiten über NNTV und/oder Change Requests (Antrag zu Änderung der TSI an die ERA/EU-Kom) befristet oder unbefristet von gültigen Bestimmungen der TSI abweichen zu können. Dieses Vorgehen ist jedoch auf Grund des besonderen Verhältnisses CH - EU immer einzelfallweise zu betrachten und kann nicht generell-abstrakt in einer RL aufgenommen werden.  |
| 0231 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5.1, Abs. 5 | Wir haben festgestellt, dass im Kapitel 2.5.1, Abs. 5, IOP-Bahnen bei Bedarf NIOP-Best-immungen in ihrer Betriebsvorschrift übernehmen können. Wir empfehlen, dass die An-wendung der nicht-verbindlichen und der nur bei Bedarf geltenden Bestimmungen nach-vollziehbar ausformuliert wird. Die Umsetzung ist im dargelegten Kontext für einzelne Bahnen unverständlich.  | Die vorliegende Richtlinie bildet die Rahmenbedingungen auf EU-Stufe ab. Aus unserer Sicht sind einige Änderungen noch nicht ausgereift genug beschrieben.   | m | R | Das Anliegen wird nur teilweise verstanden. Es ist zwingend, dass zum Verständnis der Ziffer 2.5.1 der RL auch die Anlage 2 des R300.1 FDV mitbetrachtet wird (dort sind die Kategorien definiert). Da in der Ziffer 2.5.1 ein expliziter Verweis auf die Anlage 2 R300.1 FDV enthalten ist, verzichtet das BAV wir auf eine Doppelspurigkeit in der RL.   |
| 0232 | TP2 TSI OPE   |           | 1.2           |  | Dieses Vorgehen unterstützt den Auftrag an das BAV für einheitliche Betriebsvorschriften (BV) zu sorgen (Art. 12 Abs.5 EBV), ohne dabei die Eigenverantwortung von ISB und EVU einzuschränken.<br>Wie sieht das Vorgehen zur Etnwicklung und Einführung von einheitlichen BV für IS und EVU aus?   | r | A | Die Lösung liegt hier im Austausch zwischen den ISB und benachbarten ISB, sowie zwischen den EVU, welche diese Strecken befahren. Es ist Aufgabe der Vorschriften-Erstellenden, praktikable, möglichst harmonisierte Vorschriften für das operative Personal bereit zu stellen.<br>Aus Sicht BAV ist die Organisation mittels der vorgesehenen Arbeitsgruppen Betriebsvorschriften (im Rahmen der Fachgruppe Betrieb des VöV) ein zweckmässiger Ansatz.<br>Das BAV wird dort soweit möglich als Gast teilnehmen und unterstützen. Zudem muss Art. 12 Abs. 5 in der Regelwerkrevision (EBV, AB-EBV) überprüft werden, inwieweit und für welchen Geltungsbereich dies Aufgabe des BAV sein kann. |
| 0233 | TP2 TSI OPE   |           | 1.3.1         |  | Nationale Vorgaben (FDV) dürfen keine TSI Regelungen mehr enthalten. Insbesondere für Anwender und Fachpersonen FDV (z.B. Lokführer, Ausbildner, etc.) wird es schwieriger die Vorschriften zu verstehen, zu vermitteln und anzuwenden.<br>Wie wurden die daraus entstehenden Risiken ermittelt und bewertet? Die unter Ziffer 2.1.3 gennanten Massnahmen, insbesondere die Erwartung einer Branchenlösung, erscheinen nicht praktikabel und zu wenig wirksam. | r | N | s. Laufnummer 0232   |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|-----------|-----------------------------------|--|---|---|--|
| 0234 | TP2 TSI OPE |        | 2.1.1     |                                   | Abgrenzung hoheitliche, nationale Vorgaben und Verantwortung von ISB/EVU: Der hier dargestellte Handlungsbedarf ist auf Basis CSM-SMS und der vorstehenden FDV-Ziffer genügend abgedeckt, so dass seitens FDV keine weiteren Massnahmen nötig sind. Die FDV beinhalten bis anhin gut verständliche Vorgaben für die EVU und ISB. Nun wird auf CSM-SMS und FDV 300.1 Ziffer 2.6 verwiesen, welche die Auslegung der Vorgaben den EBU überträgt. Bereits heute haben wir die Situation, dass generische Vorgaben von den EBU sowie von der Aufsichtsbehörde unterschiedlich ausgelegt werden, was immer wieder zu Diskussionen und Unklarheiten führt. Wie wurden die daraus entstehenden Risiken ermittelt und bewertet?<br>Welche Unterstützung (Ausbildung von Fachpersonen, etc.) stehen den EBU seitens Aufsichtsbehörde zur Verfügung?<br>Die unter Ziffer 2.1.3 genannten Massnahmen, insbesondere die Erwartung einer Branchenlösung, erscheinen nicht praktikabel und zu wenig wirksam. | r | N | s. Laufnummer 0232   |
| 0235 | TP2 TSI OPE | 300.2  | 7         |                                   | Gemäss dem der EiK belegten Dokument zur TSI OPE ist für die Signale nach R300.2, Ziff. 7 eine NNTV vorgesehen. Die ID 020 begrüsst dies aus Gründen der ökologischen und auch der finanziellen Nachhaltigkeit. <b>Eine Erhebung aufgrund unserer Anlagen mit Hochrechnung über die Streckenkilometer erwarten wir Umbaukosten im 2-stelligen Millionenbereich.</b> Wir begrüssen aber eine langfristige Angleichung, so dass für Neuanlagen bereits in Bälde die Signale nach SN EN 16494 für den elektrischen Betrieb verwendet werden können.   | r | A | Input wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen einer späteren Weiterentwicklung der FDV beachtet werden. Parallel dazu werden auch die AB-EBV mit entsprechend langen Übergangsfristen weiter zu entwickeln sein.  |
| 0236 | TP2 TSI OPE | 300.11 |           |                                   | Gemäss Dokument Teilprojekt 2 TSI OPE soll das gesamte 300.11 künftig zur Kategorie NIOP gehören. Heisst das, dass das 300.11 zukünftig für IOP-Bahnen (d.h. Bahnen mit Strecken im Haupt- und/oder Ergänzungsnetz?) ungültig ist? Was sollen die interoperablen Bahnen entsprende in ihre Betriebsvorschriften übernehmen? Woran sollen sie sich orientieren? Wie sollen Bahnen mit Netzteilen im interoperablen und im nicht interoperablen Bereich umgehen? Wie verhält sich dies an Instandhaltungsorten (Depots und Werkstätten) , welche per Definition auch zum nicht interoperablen Bereich gehören?   | m | A | Die Übernahme von europäischem Recht gibt den ISB und EVU etwas mehr Spielraum und auch Verantwortung. Die in den FDV (ab 2025) als NIOP (ohne *) bezeichneten Regelungen, können durch die ISB und EVU freiwillig angewandt werden (Aufnahme in deren Betriebsvorschriften). Es steht den ISB und EVU jedoch auch frei, eigene Betriebsvorschriften zu erstellen. Dazu sind vorgängig entsprechende Risikoüberlegungen im Rahmen des Sicherheits-Management-Systems nachvollziehbar durchzuführen. Die Abgrenzung zwischen interoperablen und nicht-interoperablen Netzteilen ist eine zusätzliche Herausforderung für die Vorschriftenersteller, weshalb eine möglichst zwischen den beiden Netzteilen harmonisierte Vorschrift anzustreben ist. Bei ausgewiesenem Bedarf besteht auch die Möglichkeit für den nicht-interoperablen Bereich eine Ausnahmegenehmigung von den FDV beim BAV zu beantragen. |
| 0237 | TP2 TSI OPE | 300.10 | 3.1       |                                   | IOP Bahnen wenden neu die Befehle gemäss TSI an. Wie sieht das bei NIOP Bahnen aus (Sammelformular Befehle gemäss FDV oder Befehle gemäss TSI)? Es gibt Bahnen, welche IOP und NIOP Strecken betreiben.. Wie ist dort die Handhabung geplant?  | m | A | Die Formulare für die Befehle in den FDV wurden bewusst soweit möglich denjenigen der TSI OPE angepasst. Dies ermöglicht es den Bahnen, welche IOP- und NIOP-Strecken betreiben, die aus ihrer Sicht zweckmässigste Version zu verwenden (allenfalls mit Anpassungen, welche nach FDV R300.10 und TSI OPE Anlage C2 möglich sind). Dies erfolgt idealerweise in Absprache mit benachbarten ISB und den betroffenen EVU.  |
| 0238 | TP2 TSI OPE | Allg.  | Allgemein |                                   | Wohin werden die für IOP Bahnen benötigten Ziffern aus den FDV überführt?  | m | A | Für die IOP-Bahnen sind die TSI OPE und die FDV massgebend. Welche Ziffern der FDV für die IOP-Bahnen verbindlich oder unverbindlich anwendbar sind ist in Anlage 2 des R300.1 ersichtlich.  |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|-----------|---|--|---|---|--|
| 0239 | TP2 TSI OPE | 300.1  | 2.5.2     |   | Wie gehen wir mit Begriffe um, welche gleich tönen, aber in den FDV und TSI unterschiedlich beschrieben sind, oder bei unterschiedlichen Bezeichnungen, jedoch gleichem Hintergrund (Tram / Strassenbahn)  | m | R | Diese Situation ist in der Tat nicht optimal. Im Rahmen der Erarbeitung wurde dies im WEB TSI OPE entsprechend beschrieben:<br><i>Umgang mit sprachlichen Unterschieden zwischen TSI OPE und FDV</i><br><i>Bei Begrifflichkeiten und allgemein im Sprachgebrauch gibt es relevante Unterschiede zwischen den jeweiligen Fassungen der TSI OPE und den FDV, jeweils in Deutsch, Französisch oder Italienisch.</i><br><i>Diese Unterschiede gründen einerseits auf der teilweise schlechten Sprachqualität der TSI OPE-Versionen in d, f, i und andererseits im unterschiedlichen Gebrauch der jeweiligen Sprache in der Schweiz und im jeweils benachbarten Ausland.</i><br><i>Oft verstehen sich Personen, welche die gleiche Sprache (z.B. d) sprechen auch dann, wenn sie unterschiedliche Begrifflichkeiten (1 Person CH-d und 1 Person EU-d) verwenden. In einigen Fällen kann unter Umständen jedoch Potential für Missverständnisse entstehen. Aus diesem Grund ist es zentral, dass das Personal diesbezüglich sensibilisiert ist und soweit erforderlich durch die Eisenbahnunternehmen Hilfsmittel im Sinne einer Art Übersetzungshilfe zur Verfügung gestellt werden.</i><br>Die Thematik wird durch die Branche (und das BAV) weiter beobachtet und wo möglich sollen mittel- und langfristig Verbesserungen erreicht werden. |
| 0240 | TP2 TSI OPE | Allg.  | Allgemein |   | Wie gehen wir mit Themen um, welche in den FDV viel genauer umschrieben sind als in den TSI? Z.B. 300.3 Kommunikation; informieren, quittieren, protokollieren; dies hat grosse Auswirkungen. Und wer entscheidet, wie wir mit diesen Themen umgehen?  | m | A | Generell gilt hier die Anlage 2 des R300.1. Das erwähnte Beispiel stellt eine NNTV dar und wurde gerade im Rahmen eines "Change Requests" bei der ERA für die Übernahme in die nächste TSI OPE eingegeben. Diese Ziffer behält vorderhand auch mit FDV 2025 noch ihre Gültigkeit (auch für IOP-Bahnen).<br>Übergeordnet ist zentral, dass die ISB und EVU für die Vorschriften zu Handen des operativen Personals verantwortlich sind. Sollten dazu Abweichungen von hoheitlichen Vorgaben nötig sein, ist gemäss der Richtlinie über Betriebs- und Fahrdienstvorschriften des BAV vorzugehen.   |
| 0241 | TP2 TSI OPE | Allg.  | Allgemein |   | Wie ist die Ersetzung der FDV durch Branchen-BV IOP ISB geplant? Zuordnung, etc.   | m | A | Es muss zwischen Inhalt und Form unterschieden werden. Letztlich sind die ISB und EVU für beides verantwortlich, d.h. einerseits muss im Rahmen des SMS die Compliance zu den hoheitlichen Vorgaben geklärt und umgesetzt sein (Inhalt) und andererseits sind die für das Personal gültigen, relevanten Vorgaben praxistauglich (Form) zur Verfügung zu stellen.   |
| 0242 | TP 1 Tram   | 300.12 | 5.1.2     | Sobald das auf der Arbeitsstelle im Einflussbereich des Trams arbeitende Personal den LF oder den RL einer herannahenden Fahrt erkennt, bestätigt es dies durch Heben der Hand, tritt dieser mit dem Tramführer in Sichtkontakt und signalisiert per Handzeichen, falls der Tramführer anhalten muss. | Im Rahmen der Erarbeitung der RTE 20180 "Arbeiten im Gleisbereich Tram" hat sich in der Diskussion gezeigt, dass die Bestätigung durch Heben der Hand des auf der Arbeitsstelle arbeitende Personal nicht praxistauglich ist. Vor allem wenn Fremdfirmen im und am innerstädtischen Gleisbereich arbeiten, kann das unmöglich umgesetzt werden, da man nicht immer weiss, wann die Firmen da arbeiten. Stattdessen soll der Tramführer aktiv den Blickkontakt mit den nahe am Gleisbereich arbeitenden Personen suchen und erst fahren, wenn der Blickkontakt und die Absicht klar sind. | m | A | Der Zweck des Antrages wird aufgenommen, die Formulierung fokussiert auf Begrifflichkeiten der FDV. ("im Einflussbereich des Trams" wird als nicht nötig beurteilt, da dies bereits ausreichend in der Definition des Begriffes <i>Arbeitsstelle</i> enthalten ist. Zudem wird an Stelle "Tramführer" "Lf oder RL" verwendet.<br><br>Dem Anliegen wird inhaltlich entsprochen.   |

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|---------------|-----------|-----------|--|--|---|---|---|
| 0243 | TP 1 Tram     | 300.8     | 2.2       | <p>Verhalten im Gleisbereich im Trambetrieb</p> <p>Im Bereich des <del>Eigentrasse</del> unabhängigen Bahnkörpers haben die Mitarbeitenden vor dem Betreten oder Befahren (z.B. mit Stapler oder Gepäckfahrzeug) des Gleisbereichs wie folgt vorzugehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- einen Sicherheitshalt, mindestens 1,5 Meter vor der nächstgelegenen Schiene, einlegen</li> <li>- den Fluchraum bestimmen die örtliche Situation bzgl. Rückzugsmöglichkeit abklären</li> <li>- beachten, ob akustische oder optische Einrichtungen das Überqueren verbieten</li> <li>- mit Blick in beide Richtungen prüfen, ob sich keine Fahrzeuge nähern.</li> <li>- Stillstehende Fahrzeuge müssen dabei mindestens 5 Meter von den Mitarbeitenden entfernt sein.</li> <li>- Ausserhalb des Bereiches des Eigentrasse verhält sich das Personal nach den Grundsätzen der Strassenverkehrsgesetzgebung.</li> <li>- Ausserdem haben die Mitarbeitenden innerhalb des Gleisbereichs insbesondere Folgendes zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- sich in Vorwärtsrichtung gegen die Fahrtrichtung bewegen</li> <li>- auf sichere Trittlflächen achten</li> <li>- nicht auf Schienenköpfe und Weichenzungen treten</li> <li>- wenn immer möglich einen Abstand von mindestens 1,5 Meter von der nächstgelegenen Schiene einhalten.</li> </ul> </li> </ul> <p>Dieser Sicherheitsabstand kann durch die ISB abweichend festgelegt werden</p> <p>den Gleisbereich möglichst rasch verlassen.</p> | <p>In diesem Artikel wurde einiges aus dem Eisenbahnbereich übernommen, was im Trambereich nicht praxistauglich ist. Ziel ist es Vorschriften zu schaffen, welche auch umgesetzt werden können.</p> <p>Es macht Sinn, dass man sich vor dem Betreten oder überschreiten des Gleises vergewissert, dass kein Tram naht, aber 1.5 m vor der äusseren Schiene einen Sicherheitshalt einzulegen ist nicht umsetzbar. Zumal die meisten Trassen in der Stadt Zürich durch Hecken oder sonstige Hindernisse gesäumt sind. Wo kein Hindernis steht, ist ein normaler Fussgängerübergang. Somit ist der letzte Punkt hier: mit Blick in beide Richtungen prüfen, ob sich keine Fahrzeuge nähern." das richtige Vorgehen. Eins Sicherheitshalt und anschliessend nochmals vergewissern bringt keinen Sicherheitsgewinn (doppelt).</p> <p>Auch muss vom Tramtrasse nicht geflüchtet werden. Das Tram darf auch im UBK nur mit der maximalen Geschwindigkeit verkehren, die Streckenhöchstgeschwindigkeit resp. wie es die Sicht erlaubt. Dies ist analog dem Regime auf der Mischverkehrsfläche. Somit ist es kein Unterschied, ob ein Tram im UBK oder auf der Mischverkehrsfläche fährt, das Tram muss vor einem erkennbaren Hindernis anhalten.</p> <p>Stillstehende Fahrzeuge haben auch keinen Einfluss auf die Querung. Bei einer unmittelbaren Querung vor oder hinter dem Fahrzeug hat sich der Querende zu vergewissern, dass auf dem Nachbargleis kein Tram naht. Zudem kann man eine querende Person aus dem Führerstand erkennen, auch wenn dieser unmittelbar vor dem Tram steht.</p> | m | N | siehe Laufnummer 0063 (Verhalten Gleisbereich)  |
| 0244 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.8.1 / 2 |  | <p>Da keine Abweichungen in den BV mehr erlaubt sind, sondern bestenfalls als nationale Vorgabe gemacht werden müssen, stellt sich die allgemeine Frage, weshalb IOP Hauptnetz- und IOP Ergänzungsnetz unterschieden werden. Es gilt zu überlegen, ob beim IOP Ergänzungsnetz Abweichungen möglich sind, wenn sich aus diesen keine IOP-relevanten Einschränkungen (z.B. aufgrund der Topologie wie Steilstrecken) ergeben.</p>  | r | A | <p>In Ziffer 1.2, 2.5.1, 2.8.3 und der Beilage 4, Ziffer c) der RL ist ersichtlich, dass für den Kontext TSI OPE (und FDV) keine Unterscheidung zwischen IOP-Hauptnetz und IOP-Ergänzungsnetz gemacht wird. Dies ist unbestritten.</p> <p>Die Unterscheidung von Haupt- und Ergänzungsnetz ist jedoch für einige Aspekte bei den strukturellen Teilsystemen zweckmässig, da dadurch Vereinfachungen in den Zulassungsverfahren resultieren können. Daher wird diese Unterscheidung auf einer übergeordneten Ebene belassen.</p>   |
| 0245 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.8.3     |  | <p>Wichtig in diesem Paragraphen, dass es sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr bezieht.</p>  | m | R | <p>Die Stellungnahme ist nicht korrekt. Die TSI OPE gilt generell für das IOP-Haupt- und Ergänzungsnetz (Vgl. AB-EBV Anh. 6 Ziffer 4). Keine Anpassung.</p>   |
| 0246 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.8.1 / 2 |  | <p>Wäre es nicht sinnvoll, Strecken welche den TSI-OPE nicht entsprechen, aus dem IOP Ergänzungsnetz zu streichen?</p>   | r | A | <p>Dies ist eine übergeordnete Frage, welche auf strategisch-politischer Ebene durch die Branche diskutiert werden muss. Allenfalls kann danach das Vorgehen für eine Umteilung mit dem BAV angegangen werden.</p>  |
| 0247 | GPL           | 300.8     | Allgemein | <p>Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024) Gesamtüberarbeitung in Bezug auf relevante Themen zur Arbeitssicherheit</p>   | <p>Die Vorschriften der Verordnung über die Unfallverhütung (VUV) sind in diesem Kapitel aus Sicht Suva nicht ausreichend berücksichtigt. Dementsprechend beantragen wir, dieses Kapitel hinsichtlich Arbeitssicherheit zu überarbeiten.</p>   | m | R | <p>Vielen Dank für die Eingabe. 'Nicht Teil der E.i.K.'</p> <p>Zudem regeln die FDV primär die Aspekte der Betriebssicherheit. Aspekte der Arbeitssicherheit, welche nicht unmittelbar mit den operativen Betriebsprozessen zusammenhängen, sind in der Regel nicht enthalten. Mit dem Ziel kein Ungleichgewicht nach Themen zu schaffen (z.B. auf ein Wagendach steigen oder erden), wird hier auf eine Aufnahme verzichtet.</p> <p>Die Situation wurde bilateral zwischen BAV und eingebender Stelle am 6.11.2024 besprochen.</p> <p>Die Wirkung der UVG-Gesetzgebung soll verstärkt im Rahmen der SMS-Prüfung und im Rahmen von Audits mitbetrachtet werden. In diesem Rahmen ist eine Wirkung - unter Einbezug der vorgesetzten Stellen (Führung, interne Überwachung) - eher erreichbar.</p> |

| Nr.  | TP/T        | R     | Ziffer | Änderungsantrag<br>mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare<br>des PL / TPL / AGr / FaBe |
|------|-------------|-------|--------|--|--|---|---|--|
| 0248 | GPL         | 300.1 | 2.1    | <p>Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)</p> <p>Gesamte Ziffer ersetzen durch:<br/> Der Arbeitgeber ist verpflichtet, zur Wahrung und Verbesserung der Sicherheit alle Anordnungen zu erteilen und alle Schutzmassnahmen zu treffen, die in diesen Vorschriften sowie im Übrigen den anerkannten sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Regeln entsprechen.<br/> Der Arbeitgeber sorgt dafür, dass alle in seinem Betrieb beschäftigten Arbeitnehmenden, einschliesslich der dort tätigen Arbeitnehmenden eines anderen Betriebes, ausreichend und angemessen instruiert und ausgebildet werden über die bei ihren Tätigkeiten auftretenden Gefahren sowie über die Massnahmen der Arbeitssicherheit. Der Arbeitgeber muss dafür sorgen, dass die Vorschriften und Massnahmen eingehalten werden. Er hat dies in angemessenen Zeitabständen zu überprüfen.<br/> Die Infrastrukturbetreiberin überwacht im Rahmen ihrer Systemverantwortung das Einhalten der Vorschriften durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p> | Hiermit wird auf die Gesamtverantwortung des Arbeitgebers gemäss den Vorschriften der VUV hingewiesen.   | m | N | siehe Laufnummer 0247  |
| 0249 | TP2 TSI OPE | 300.4 | 3.7    | <p>Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)</p> <p>Ersten Abschnitt von Ziff. 3.7 ersetzen durch:<br/> Den bestmöglichen Standort wählen und dabei einen sicheren und festen Stand einnehmen. Grundsätzlich ist der Aufenthalt in erster Priorität im Fahrzeug-Innenraum, als zweite Priorität auf der Plattform und als letzte Priorität auf einem seitlichen Trittbrett beziehungsweise zu wählen. Der Rangierer/die RangiererIn hat sicherzustellen, dass er dabei nicht über das seitliche Profil der Fahrzeuge ragt.</p>   | In dieser Ziffer sollte ein Bezug zu den Vorschriften der lebenswichtigen Regeln für die Eisenbahnbranche der Suva, Regel Nr. 4., gemacht werden.              | m | N | siehe Laufnummer 0247  |
| 0250 | GPL         | 300.8 | 1.1    | <p>Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)</p> <p>Alle drei Abschnitte ersetzen durch:<br/> Der Eisenbahnbetrieb birgt besondere Gefahren in sich und verlangt ein hohes Mass an Sicherheit und Aufmerksamkeit. Der Gleisbereich darf nur betreten werden, wenn dies für die Ausübung der Tätigkeiten nötig ist.<br/> Nachstehend sind die für die Arbeitssicherheit nötigen grundsätzlichen Verhaltensregeln aufgeführt, welche unabhängig von der Tätigkeit beachtet werden müssen. Sie beinhalten auch die Massnahmen zum Selbstschutz.</p>   | Hiermit wird auf die Gesamtverantwortung des Arbeitgebers und auf die allgemeinen Pflichten des Arbeitnehmenden gemäss den Vorschriften der VUV hingewiesen.   | m | N | siehe Laufnummer 0247  |
| 0251 | GPL         | 300.8 | 1.2    | <p>Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)</p> <p>Gesamte Ziffer inkl. Titel ersetzen durch:<br/> Pflichten von Arbeitgebern und Arbeitnehmenden<br/> Arbeitssicherheit ist eine zentrale Verantwortung des Arbeitgebers. Er muss potenzielle gesundheitliche und sicherheitstechnische Gefahren identifizieren und angemessene Massnahmen treffen, um Berufsunfälle und Berufskrankheiten zu verhindern.<br/> Um die Gefahren nachhaltig zu eliminieren, gilt es für den Arbeitgeber folgende Prozesse zu befolgen:<br/> •Gefahren ermitteln<br/> •Risiken beurteilen<br/> •Massnahmen treffen<br/> Der Arbeitnehmende muss die Weisungen des Arbeitgebers in Bezug auf die Arbeitssicherheit befolgen und die allgemein anerkannten Sicherheitsregeln berücksichtigen.<br/> Stellt eine arbeitnehmende Person Mängel fest, welche die Arbeitssicherheit beeinträchtigen, so muss er sie sogleich beseitigen. Ist er dazu nicht befugt oder nicht in der Lage, so muss er den Mangel unverzüglich dem Arbeitgeber melden.</p>   | Hiermit wird auf die Gesamtverantwortung des Arbeitgebers sowie auf die allgemeinen Pflichten des Arbeitnehmenden gemäss den Vorschriften der VUV hingewiesen. | m | N | siehe Laufnummer 0247  |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag  | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe   |
|------|-------------|--------|-----------|--|---|---|---|---|
| 0252 | GPL         | 300.8  | 1.2.1     | Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)<br>Gesamte Ziffer ersetzen durch:<br><b>Mögliche Gefahren</b><br>Im Betrieb können insbesondere folgende Gefahren auftreten:<br>-... (Alineas 1.2.1 einfügen)  | Hiermit wird auf die Verantwortung des Arbeitgebers in Bezug auf die Ermittlung der Gefahren gemäss den Vorschriften der VUV hingewiesen.   | m | N | 'siehe Laufnummer 0247  |
| 0253 | GPL         | 300.8  | 1.2.2     | Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)<br>Gesamte Ziffer ersetzen durch:<br><b>Massnahmen zur Vermeidung der Gefahren</b> Mögliche Gefahren können vermieden werden, indem die nachfolgenden nötigen Massnahmen getroffen und umgesetzt werden wie:<br><input type="checkbox"/> (Alineas 1.2.2 und 1.2.3 einfügen)  | Hiermit wird auf die Verantwortung des Arbeitgebers in Bezug auf die Ermittlung und das Treffen von Massnahmen gemäss den Vorschriften der VUV hingewiesen.   | m | N | 'siehe Laufnummer 0247  |
| 0254 | TP2 TSI OPE | 300.8  | 1.2.2     | Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)<br>Zweite Alinea ersetzen durch:<br>-nur auf Fahrzeuge steigen oder von solchen absteigen, die stillstehen.  | Gemäss FDV 300.1 wird Priorität auf die Sicherheit gelegt. Mit sich bewegenden Fahrzeugen gibt es schwere Unfallereignisse im Zusammenhang mit dem Absteigen von Fahrzeugen. Dementsprechend sollte nur auf und von Fahrzeugen gestiegen werden, welche stillstehen.  | m | R | Diese Thematik wurde vor langer Zeit unter Federführung der SBB unter Bezug der SUVA analysiert und die heutige Lösung als zielführend beurteilt. Zentral ist die Umsetzung dieser Regelung bei den Bahnen. Übergeordnet siehe auch Laufnummer 0247   |
| 0255 | GPL         | 300.8  | 1.2.3     | Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)<br>Alineas in Ziffer 1.2.3 streichen und in Ziffer 1.2.2 integrieren   |   | r | A | Die Struktur des R 300.8 im Kontext mit der Integration für die Bestimmungen des Teil-Geltungsbereiches Tram wurde nochmals angepasst. Daher kann dem Anliegen nur teilweise entsprochen werden.  |
| 0256 | GPL         | 300.8  | 2.1       | Bezieht sich auf FDV A2024 (gültig ab 01.07.2024)<br>Zweite Alinea ersetzen durch:<br>-überprüfen ob der Fluchraum vorhanden ist   | Das Bestimmen des Fluchtraums ist Aufgabe des Arbeitgebers.   | m | N | 'siehe Laufnummer 0257  |
| 0257 | TP 1 Tram   | 300.8  | 2.2       | Bezieht sich auf E-FDV Vernehmlassungsvorlage<br>Zweite Alinea ersetzen durch:<br>-überprüfen ob der Fluchraum vorhanden ist   | Das Bestimmen des Fluchtraums ist Aufgabe des Arbeitgebers.   | m | R | Ziffer 2.2 regelt das Verhalten, wenn sich eine berechnete Person im Bereich des unabhängigen Bahnkörpers bewegt, und zwar ohne spezifische Massnahmen (es handelt sich also nicht um eine Arbeitsstelle). Deshalb ist es nicht praktikabel, dass ein Fluchraum durch eine Person oder Organisation, welche sich nicht vor Ort befindet, definiert wird. Es geht darum vorausschauend zu überlegen, wohin ich mich beim Herannahen eines Trams begeben kann. Dem Anliegen wird nicht entsprochen.                           |
| 0258 | TP2 TSI OPE | 300.8  | 2.2.2     | Bezieht sich auf E-FDV Vernehmlassungsvorlage<br>Dritte Alinea ersetzen durch:<br><input type="checkbox"/> den bestmöglichen Standort wählen und dabei einen sicheren und festen Stand einnehmen. Grundsätzlich ist der Aufenthalt in erster Priorität im Fahrzeug-Innenraum, als zweite Priorität auf der Plattform und als letzte Priorität auf einem seitlichen Trittbrett bzw. Rangiertritt zu wählen.   | In dieser Ziffer sollte ein Bezug zu den Vorschriften der lebenswichtigen Regeln für die Eisenbahnbranche der Suva, Regel Nr. 4., gemacht werden.   | m | N | 'siehe Laufnummer 0247  |
| 0259 | TP2 TSI OPE | 300.12 | 1.3       | Bezieht sich auf E-FDV Vernehmlassungsvorlage<br>Gesamte Ziffer ersetzen durch:<br>Vor Beginn der Arbeiten muss durch die ISB zusammen mit involvierten Bauherrschaften abgeklärt werden, ob im Arbeitsbereich Verkehrsanlagen und Leitungen vorhanden sind, durch die Personen gefährdet werden können. Die daraus erforderlichen Sicherheitsmassnahmen müssen schriftlich oder in einer anderen Form, die den Nachweis durch Text ermöglicht, durch die Beteiligten festgelegt werden. | In dieser Ziffer müssen die Vorschriften der VUV und der Bauarbeitenverordnung (BauAV) miteinbezogen werden.  | m | N | 'siehe Laufnummer 0247  |
| 0260 | TP2 TSI OPE | Allg.  | Allgemein |  | Wir möchten im Besonderen darauf hinweisen, dass das Vorgehen zur Entwicklung und Einführung von einheitlichen und harmonisierten Betriebsvorschriften für die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgrund ermittelter Risiken genau definiert und geregelt werden muss und welche Unterstützung durch die Aufsichtsbehörde diesbezüglich zur Verfügung gestellt werden kann. | m | R | Die Lösung liegt hier im Austausch zwischen den ISB und benachbarten ISB, sowie zwischen den EVU, welche diese Strecken befahren. Es ist Aufgabe der Vorschriften-Erstellenden, praktikable, möglichst harmonisierte Vorschriften für das operative Personal bereit zu stellen. Aus Sicht BAV ist die Organisation mittels der vorgesehenen Arbeitsgruppen Betriebsvorschriften (im Rahmen der Fachgruppe Betrieb des VöV) ein zweckmässiger Ansatz. Das BAV wird dort soweit möglich als Gast teilnehmen und unterstützen. |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|-----------|-----------------------------------|--|---|---|--|
| 0261 | TP2 TSI OPE | 300.13 | Div.      |                                   | Im R300.13 Lokführer / Lokführerin (LF) wird mehrmals der Begriff «Führerhilfe» verwendet (Ziffern 1, 2.2.1, 3.2.4, 3.2.5, Anlage 1 Ziffer 1.1, 2.1). Eine entsprechende Begriffserklärung ist seit den FDV A2024 allerdings nicht mehr vorhanden. Wir empfehlen den Begriff entweder im R300.1 unter Ziffer 2.5.2 (Erklärung der Begriffe) oder im R300.13 unter Ziffer 1.1 (Personal) analog der Funktion «Heizer» aufzuführen.  | m | R | siehe Laufnummer 0138<br>Zudem steht es den EVU frei, bei entsprechendem Bedarf präzisierende Betriebsvorschriften zu erstellen.   |
| 0262 | TP 1 Tram   | Allg.  | Allgemein |                                   | Délai de mise en application des PCT 2025 court impliquant des modifications au sein des entreprises, tant documents, formations, examination, adaptation/compréhension conducteurs-trices de tramway  | m | A | Il ne s'agit pas d'une demande concrète. L'OFT comprend partiellement les préoccupations, mais renvoie à la responsabilité de l'entreprise de gérer ces aspects dans le cadre de son SGS. En cas de questions concrètes dans le cadre de la mise en œuvre des PCT, l'entreprise peut s'adresser à l'interlocuteur de la section Exploitation ferroviaire de l'OFT.<br><br>Les délais sont communiqués depuis un certain temps dans la branche et le temps nécessaire à la mise en œuvre d'une nouvelle version des PCT dans les entreprises est depuis des années de l'ordre d'environ six mois.<br>Avec une planification adéquate et la mise à disposition de ressources, cela devrait être réalisable du point de vue de l'OFT. |
| 0263 | TP 1 Tram   | div.   | diverse   |                                   | Un point complémentaire concerne la signalisation. Hormis ce qui est mentionné dans le projet PCT 2025 « R300.2 Signaux », si j'ai bien compris, l'ETF et le GI peut intégrer des signaux spécifiques dans ses PE ? est-ce juste ? De plus, au niveau des vitesses, tout est conforme pour nous si : 5 = 5km/h, 15 = 15 km/h, 20 = 20 km/h, 40 = 40 km/h, 50 = 50km/h et 60 = 60 km/h ? Pour les zones de ralentissements, le 5 sur le signal d'annonce et d'application mentionnera bien un 5 km/h ? PAS BESOIN DE DEROGATION ?   | m | R | La question de l'intégration de signaux supplémentaires est mentionné dans la fiche de développement (voir aussi no 0082).<br><br>C'est possible de signaler tous les vitesses avec les signaux de vitesses  |
| 0264 | TP 1 Tram   | div.   | diverse   |                                   | Avec l'évolution des PCT 2025 et l'intégration plus importante des « Tramways », il y a des questions qui se posent notamment par rapport à certains termes utilisés plus en lien avec des trains, une adaptation de ces termes à la conduite des tramways et des questions d'application concernant certains signaux comme par exemple un signal de vitesse 25 pour les tramways qui veut simplement dire 25 km/h applicable et qui ne correspond pas forcément à ce qui est fait pour la circulation des trains ou comme des signaux de ralentissement indiquant 5 pour 5 km/h et non 50 km/h. A propos des signaux de ralentissement, sachant que fréquemment les tramways circulent en marche à vue dans une circulation mixte, il faudra que les gestionnaires trouvent les moyens d'installer sur la chaussée mixte avec le TIM les différents signaux : signal avancé du tronçon de ralentissement - signal d'exécution du tronçon de ralentissement - signal final du tronçon de ralentissement, sans parler des leds clignotantes pouvant gêner les habitations (habitants de la zone). Beaucoup de villes ont des objectifs de réductions lumineuses et sonores. | m | A | Il ne s'agit pas d'une demande concrète. L'OFT comprend partiellement les préoccupations, mais renvoie à la responsabilité de l'entreprise de gérer ces aspects dans le cadre de son SGS. En cas de questions concrètes dans le cadre de la mise en œuvre des PCT, l'entreprise peut s'adresser à l'interlocuteur de la section Exploitation ferroviaire de l'OFT.   |
| 0265 | TP 1 Tram   | Allg.  | Allgemein |                                   | Il est important de mentionner que les délais pour la rédaction des PCT 2025 de manière définitives paraissent courts et il en est de même pour la mise en application de la part des différentes entreprises de transports spécialisées dans le mode « Tramway ».   | m | N | voir no 0262 (commentaires ID 004)   |

| Nr.  | TP/T        | R      | Ziffer    | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|--------|-----------|---|--|---|---|--|
| 0266 | TP 1 Tram   | Allg.  | Allgemein |   | En effet, cette mise à jour nécessite en parallèle une mise à jour des « Prescriptions d'Entreprise » sachant que les entreprises de transports de tramway urbaines ont développé leur processus d'Exploitation durant 20 ans, tout en impactant les Exploitations, les unités de Formation et les unités d'Examination. Un des effets prévisible de cette évolution en tenant compte des délais, serait la difficulté du respect des objectifs, une difficulté de la part des conducteurs-trices de tramways pour cette évolution et des risques de se retrouver avec un taux d'examens de capacité ou périodiques non réussis en augmentation. | m | N | voir no 0262 (commentaires ID 004)   |
| 0267 | TP 1 Tram   | Allg.  | Allgemein |   | En parallèle, en lien directe avec les PCT 2025, il y aura toutes les ordonnances/directives applicables qui devront tenir compte de certaines évolutions, sans oublier tout le protocole Phoenix, sans compter sur la création de nouveaux signaux.   | m | N | voir no 0262 (commentaires ID 004)   |
| 0268 | TP2 TSI OPE | 300.1  | Anl. 2    | Auf Grund von Rückmeldungen zur RL BV FDV wurde festgestellt, dass in Anlage 2 R300.1, beim Einleitungstext statt "drei" Kategorien "vier" Kategorien stehen muss.  | 2024 = VERW, NIOP und KV = drei<br>2025 = NIOP, NIOP*, NNTV und alle = vier  | r | A | Korrekt, wird angepasst. Zudem soll der Titel angepasst werden, da sich auf Grund neuer Kategorien, die rechtliche Wirkung nicht mehr auf den Kontext der europäischen Vorgaben beschränkt:<br>Kategorien der rechtlichen Wirkung der europäischen Vorgaben  |
| 0269 | TP 1 Tram   | 300.1  | 2.5.1     | Tram und Trambetrieb sollten als Begriffe aufgenommen werden  | Klare Abgrenzung zwischen Tram und Strassenbahn bzw. Trambetrieb und Strassenbahnbetrieb   | m | N | siehe Laufnummer 0149 und 0198 (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)   |
| 0270 | TP 1 Tram   | 300.1  | 2.5.2     | Tram und Trambetrieb sollten erklärt werden   | Klare Abgrenzung und Definiton von Tram und Trambetrieb. Unterschiedliche Begrifflichkeiten im Sprachgebrauch müssen ausgeräumt und die Begrifflichkeiten eindeutig definiert werden   | m | N | siehe Laufnummer 0149 und 0198 (Begriffe Bahn-, Tram-, Strassenbahn- / -bereich, -betrieb)   |
| 0271 | TP2 TSI OPE | 300.1  | 1.2       | .. zur Durchführungsverordnung der EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung» (EU 2023/1693 TSI OPE) ist bei den Auswirkungen ...   | Genauere Bezeichnung der geltenden Durchführungsverordnung   | r | R | Die Nummer wird bewusst nicht aufgenommen, da die jeweils gültige Version in der AB-EBV bezeichnet ist.  |
| 0272 | TP2 TSI OPE | 300.1  | 1.2.3     | (vgl. Anhang 6 AB-EBV Anhang 6 AB-EBV ist zu aktualisieren:<br>Richtlinie (EU) 2106/797 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai. 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<br>Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<br>Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union | Verweis auf relevanten Anhang AB-EBV korrigieren   | r | R | Die neue TSI OPE ist bereits in Anh. 6 AB-EBV enthalten. Die Gültigkeit tritt jedoch erst am 14. 12.2025 in Kraft. (Vgl. Ziffer 4 zu Art. 83 AB-EBV.)  |
| 0273 | TP2 TSI OPE | 300.1  | Anlage 2  | REST: Regelungen gelten für alle  | Die Kategorie ALLE scheint uns unverständlich, da auch die NNTV für IOP und Nich-IOP gelten. Ev. könnte die nicht operativen Weisungen und die Bestimmungen zur Arbeitssicherheit mit REST bezeichnet werden. Gemäss unserem Verständnis handelt es sich um die Restmenge der nicht durch Interoperabilität betroffenen Bestimmungen.  | r | R | Je nach Blickwinkel kann eine solche Bezeichnung unterschiedlich wahrgenommen werden. Da jedoch die mit "ALLE" bezeichneten Texte für alle den FDV unterstellten ISB und EVU verbindlich sind, scheint uns "ALLE" zielführender, zumal die jeweils anderen Kategorien nicht für alle unterstellten ISB und EVU (verbindlich) anwendbar sind. |
| 0274 | TP2 TSI OPE | 300.10 |           |   | Unterschiedliche Begrifflichkeiten im Sprachgebrauch müssen ausgeräumt und die Begrifflichkeiten eindeutig definiert werden  | m | N | siehe Laufnummer 0239  |

| Nr.  | TP/T          | R         | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag   | Begründung   | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|---------------|-----------|--------|---|--|---|---|--|
| 0275 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 1.2    | Für die Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetz .... sind neben den geltenden Bestimmungen der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung insbesondere folgende Bestimmungen des europäischen Rechts verbindlich: Richtlinie (EU) 2106/797 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<br>Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<br>Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems «Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<br>Richtlinie (EU) 2016/798 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<br>Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme   | «zusätzlich» drückt u. E. zu wenig deutlich aus, dass es sich um eine gleichwertige Rechtsquelle handelt wie die schweizerische Eisenbahngesetzgebung.<br>Die massgebenden Rechtsquellen sollten vollständig und aktuell aufgelistet sein.   | r | R | Die explizite Rechtsquelle ist in Anhang 6 AB-EBV enthalten. Für die ISB und EVU ist dieser Sachverhalt eindeutig und für die Anwenderinnen und Anwender müssen die ISB oder EVU die Vorschriften benutzer- und anwendergerecht aufarbeiten.   |
| 0276 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 1.4    | CSM SMS gemäss Art. 5a und 5b EBV<br>Richtlinie (EU) 2016/798 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<br>Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme<br>Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission vom 9. April 2018 über die praktische Festlegung für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gemäss der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates  |  | m | N | s. Laufnummer 0275   |
| 0277 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV | 2.5    | .. auf den darin festgesetzten (bestimmten) Inkraftsetzungstermin   | Es geht um festgelegte Zeitpunkte, ab denen eine Regelung in Kraft tritt also Gültigkeit entfaltet.  | r | R | Im Wort "Inkraftsetzungstermin" ist bereits enthalten, dass das vorgesehene Datum dem Zeitpunkt entspricht, ab dem die Vorschrift Gültigkeit erlangt.  |
| 0278 | TP3 RL BV-FDV | RL BV-FDV |        | die Sicherheit gemäss Art. 5a und 5b EBV<br>Verweis auf CSM SMS Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme<br>Verweis auf CSM RA Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, betreffend die Interoperabilität gemäss 1a. Kap. Interoperabilität EBV<br>TSI OPE<br>Die Eisenbahnunternehmen des interoperablen (IOP) Hauptnetzes nach Anhang 6 EBV und des IOP-Ergänzungsnetzes nach Kapitel D der Richtlinie IOP-Anforderungen (RL IOP) an Strecken des Ergänzungsnetzes (IOP-Bahnen) haben bei der Erarbeitung und Nachführung von BV im Kontext mit den FDV die TSI (gemäss Anhang 6 AB-EBV) zwingend zu berücksichtigen. Für IOP-Bahnen sind nationale Vorgaben nur in den Bereichen gemäss Anlage I Durchführungsrichtlinie (EU) 2019/773 erlaubt, in denen keine gemeinsamen betrieblichen Grundsätze und Regeln bestehen. Folglich sind in der FDV keine Texte / Bestimmungen aus der TSI OPE (Durchführungsrichtlinie (EU) 2023/1693 i. V. m. Durchführungsrichtlinie (EU) 2019/773) zulässig. Für Bahnen, die nicht Teil des IOP-Haupt- oder Ergänzungsnetzes (NIOP-Bahnen) sind, haben die TSI OPE keine Gültigkeit, weshalb das BAV weiterhin die Regelungen erlässt. Demgemäss werden Regelungen in der FDV, die materiell übergeordneten Bestimmungen europäischen Rechts (Verweis auf Ziff. 1.2 Gesetzliche Grundlagen und Geltungsbereich) entsprechen, in FDV R 300.1 Anlage 2 als «NIOP» deklariert, sofern sie für NIOP-Bahnen relevant sind. Regelungen, die ausschliesslich für NIOP-Bahnen vorgesehen sind, werden in der FDV als «NIOP*» bezeichnet.<br>«NIOP»- und «NIOP*»-Bestimmungen bleiben für NIOP-Bahnen verbindlich. <del>Wollen sie IOP-Bahnen von den Konformitätsvermutungen einer «NIOP»-Bestimmung abweichen, so gilt in Bezug auf die FDV das Vorgehen gemäss Ziffer 2.8.2 dieser RL.</del> Bei der Übernahme von «NIOP*»-Bestimmungen | U. E. sollen die Verweise klar deklariert werden<br><br>In der AB-EBV wird die Abkürzungen. TSI verwendet, u. E. sollten zur besseren Verständlichkeit unbedingt einheitliche Bezeichnungen verwendet werden.<br><br>U. E. sollte bei der Beschreibung der Auswirkungen des europäischen Rechts auf die FDV die Kategorien nach FDV R 300.1. Anlage 2 abgestützt werden.<br><br>Dieser Satz erscheint uns überflüssig, da die IOP-Bahnen «NIOP»-Bestimmungen in eigener Kompetenz in die BV übernehmen können: <del>Wollen sie IOP-Bahnen von den Konformitätsvermutungen einer «NIOP»-Bestimmung abweichen, so gilt in Bezug auf die FDV das Vorgehen gemäss Ziffer 2.8.2 dieser RL.</del> Bei der Übernahme von «NIOP*»-Bestimmungen | r | R | Betreffend Verweise siehe Laufnummer 0275<br><br>Das Anliegen für die Verwendung von "TSI" als Abkürzung ist hier nicht nachvollziehbar, zumal die CSM-Regelungen keine Technische Spezifikation Interoperabilität sind. Zudem wird in der RL BV und FDV bewusst die TSI "OPE" aufgenommen, weil die Relevanz der anderen TSI diesbezüglich untergeordnet ist.<br><br>Der Verweis auf Anlage 2 zu R300.1 FDV "Auswirkungen des Rechts" sind in der RL BV und FDV insbesondere in der Tabelle zu Ziffer 2.14.1 enthalten.<br><br>Der zitierte Satz sagt genau aus, dass "NIOP"-Regelungen übernommen werden dürfen (das Vorgehen nach Ziffer 2.8.2 ist bewusst präzisiert, damit die Abgrenzung zu "NIOP*" -Regelungen gemäss Ziffer 2.8.1 augenfällig wird). |

| Nr.  | TP/T        | R | Ziffer | Änderungsantrag mit Textvorschlag | Begründung  | 1 | 2 | Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe  |
|------|-------------|---|--------|-----------------------------------|---|---|---|--|
| 0279 | TP 1 Tram   |   |        |                                   | <p>Die Absicht den Trambetrieb in die bestehenden FDV zu integrieren können wir nachvollziehen. Die Zielsetzung einheitliche materielle Bestimmungen zu definieren, ist im Prinzips sinnvoll und zu begrüßen. Allerdings stellen wir uns die Frage, ob dieser Ansatz den realen Begebenheiten gerecht wird. Denn die Tramnetze haben sich jeweils autonom entwickelt. Eine Vereinheitlichung stellen wir uns deshalb als schwierig vor. Wir erachten es als zentral, dass Unklarheiten in den Begrifflichkeiten und im Sprachgebrauch unbedingt ausgeräumt werden müssen. Dazu gehört auch den Trambetrieb klar vom Bahnbetrieb abzugrenzen. Ausserdem sollte darauf geachtet werden, dass Übersichtlichkeit und Handhabung der FDV durch die Integration des Trambetriebs nicht negativ beeinflusst werden. Zudem ist zu beachten, dass die FDV kein Reglement sind, i. S. einer Anleitung, sondern eher eine Sammlung von Gesetzesartikeln zu bestimmten Themen darstellen.</p>   | m | R | <p>Die Entwicklung der Trambetriebe und die Vermischung von Tram und Nahverkehrszügen (z.B. Limmattalbahnhof) verstärken die Notwendigkeit einer Harmonisierung. Alle städtischen Verkehrsbetriebe mit Trams waren in der entsprechenden Agr vertreten und befürworteten das gemeinsame Vorgehen.</p>  |
| 0280 | TP2 TSI OPE |   |        |                                   | <p>Der angestrebte Paradigmenwechsel birgt u. E. Risiken. Wir nehmen zur Kenntnis, dass aufgrund der Übernahme europäischen Rechts keine Texte mehr aus der TSI OPE in die FDV übernommen werden dürfen. Wir stellen uns die Frage, ob die Schweizer EBU bereit und aktuell in der Lage sind selbständig Risikoanalysen zu machen und gewillt sind diese Eigenverantwortung zukünftig zu übernehmen. Auf jeden Fall muss sichergestellt werden, dass auch nach dem Paradigmenwechsel die Regelwerke kohärent sind. Ebenfalls müssen Qualitätssicherung und Sicherheitsniveau gewährleistet sein. U. E. muss sich dieser Paradigmenwechsel bzw. die Verantwortungsdelegation an die EBU im IOP-Netz auch in den gesetzlichen Bestimmungen niederschlagen. Durch das Delegieren von Regelungskompetenzen an die EBU, bzw. die Verlagerung von Bestimmungen in die BV, sollten u. E. die Frage bezüglich Überprüfung und Kontrolle der BV geklärt werden. Hier sollte das BAV zukünftig eine verstärkte Prüf- und Kontrolltätigkeit ausüben, um die Sicherheit zu gewährleisten und zum Erhalt des Fachwissens beizutragen. Zudem stellen sich ganz konkrete Fragen, wie welche Auswirkungen der Umstand, dass in den FDV keine TSI OPE-Bestimmungen</p> | m | R | <p>Die ISB und EVU müssen in der Lage sein, diesen Paradigmenwechsel vollziehen zu können. Die Eigenverantwortung für die Vorschriften liegt seit Jahrzehnten bei den ISB und EVU. So erlassen diese seit vielen Jahren ergänzende oder (nach Genehmigung durch das BAV) abweichende Vorschriften. Zudem wirkt das BAV gemeinsam mit der Branche seit einigen Jahren in diese Richtung und prüft im Rahmen der Überwachung auch die entsprechenden Prozesse der Vorschriftenbewirtschaftung. Schliesslich ist zu erwähnen, dass einige Unternehmungen die Vorschriften dem Personal in benutzerfreundlicher Art digital zur Verfügung stellen (z.B. Vorschrift-App).</p> <p>Das BAV befürwortet die Arbeit von Arbeitnehmendenvertretungen zu Gunsten benutzerfreundlicher und anwendungsgerechter Vorschriften.</p> |