

FDV A2020: 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 C = Prüfen; Eingabe in Bearbeitung
 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
- 3 F = für FaBe
 G = für Arbeitsgruppe
 K = für Korrex-Team
 T = Bearbeitung durch TPL
- 4 B = bereinigt
 P = Pendenz für Pendenzenliste FDV
 (leer) = in Bearbeitung

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0001	001	3.1.3	300.2	1.1.2	Auswirkungen aus Anpassungen AB-EBV, AB 39.3.b, Ziffer 2 (Aufstellung der Signale) auf FDV überprüfen, ggf. FDV anpassen.	Input aus interner Konsultation AB-EBV: AB 39.3.b, Ziffer 2 (Aufstellung der Signale) wird angepasst.	m	A	F	B	R 300.2 Zf. 1.1.2 wird entsprechend angepasst: Aufstellung der Signale Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung. In zweigleisigen Tunnels können die Signale beider Gleise zusammen zwischen den Gleisen angeordnet werden.
0002	001	3.1.2	300.5	3.4.1	Folgende Bremsgewichte dürfen nur angerechnet werden, wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen das in ihren Betriebsvorschriften regeln: – das höhere der beiden Bremsgewichte in Stellung "R" – das Bremsgewicht der elektromagnetischen Schienenbremse in der Stellung R+Mg – das Bremsgewicht mit Einbezug der elektromagnetischen Schienenbremse – die EP-Bremse – das E-Bremsgewicht bei speziell bezeichneten Pendel- und Triebzuginheiten, die zusätzlich mit Magnetschienenbremsen ausgerüstet sind	Die bisherige Regelung mit Bezug auf «Stellung R+Mg» berücksichtigt die Normalspur- bzw. die UIC-Fahrzeuge. Gemäss den AB-EBV zu Art. 77, Ziffer 4 darf die Sicherheitsbremse (Mg-Bremse) in definierten Fällen angerechnet werden. Das betrifft z.B. Triebfahrzeuge der RhB bei Fahrten auf der Bernina-Strecke. Eine Stellung R+Mg existiert dort nicht. Die Einschaltkriterien sind fahrzeugspezifisch festgelegt. Ein nur für Mg-Bremse ausgewiesenes Bremsgewicht wird fahrzeugeitig nicht bestimmt. Massgebend ist, ob die Mg-Bremse an der Erbringung des entsprechenden Bremsgewichts beteiligt ist.	m	A	F	B	Die bisherige Regelung deckt viele Fälle, bei denen die Mg-Bremse (Neigungen > 60 Promille) gemäss AB EBV angerechnet werden darf, nicht ab. Es handelt sich dabei meist um Fahrzeuge, welche keine explizit so bezeichnete Stellung R+Mg aufweisen. Zudem ist die Formulierung «Bremsgewicht der elektromagnetischen Schienenbremse» nicht korrekt. Die Mg-Bremse an sich hat kein Bremsgewicht. -> Es erfolgt eine dementsprechende Anpassung

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0003	001	3.1.2	300.14	2.4.1	– Systembremsung Eine Systembremsung liegt vor, wenn bei Führerstands-signalisierung durch den Fahrzeugrechner eine automatische Betriebs- oder-Vollbremsung eingeleitet wird.	Eine Systembremsung bei Führerstands-signalisierung ist gemäss der Systemführerschaft ETCS CH immer eine Vollbremsung. Auswirkung und Nachvollzug von Regelungen aus dem Dokument «Voraussetzungen für den Einsatz von Fahrzeugen auf ETCS-Strecken».	m	A	F	B	Bei Führerstands-signalisierung wird mittels der Systembremsung immer eine Vollbremsung ausgelöst. Eine Systembremsung z.B. bei ZBMS kann auch eine Betriebsbremsung sein. Im Gegensatz zur Führerstands-signalisierung werden in den FDV keine Systemeigenheiten der Zugbeeinflussung definiert
0004	007	2	300.2	5.7.2	Bei "den Grenzbahnhof transitierenden" Zügen	Interschweizerisch (d.h. bis zum Übergabebahnhof) kann auch ein internationaler Zug nur ein Schluss-signal tragen, z.B. blinkendes Schluss-signal auf der Strecke Bellinzona – Luino.	m	R	T	B	Blinkendes Licht ist in der EU nicht vorgesehen. In der Schweiz soll dies für das IOP-Netz auch nicht mehr verwendet werden. Fazit: Züge auf dem IOP-Netz haben entweder 2 rote Dauerlichter (RZ und GZ) oder 2 rot-weiss reflektierende Scheiben (GZ) zu tragen. ✓
0005	007	2	300.3	8.3.1	Mehr-stellige Zahlen sind in ein- oder zwei-stellige Zahlen aufzuteilen.	Die Sprachweise, z.B. 45-7-82, hat sich jahrzehntelang bewährt und in allen verwendeten Sprachen gut eingelebt. Einzig im italienischen Sprachgebrauch werden für 3-stellige Nummern manchmal in ein-stellige Ziffern aufgeteilt. Generell ein-stellige Ziffern zu verwenden kann bei 4- und 5-stelligen Zahlen, insbesondere, wenn in einer Fremdsprache gesprochen werden muss, eher zur Verwirrung als zur Klärung beitragen, was nicht zielführend ist. Die Verwendung von zwei-stelligen Zahlen sollte möglich bleiben.	m	R	F	B	Es handelt sich hier um eine Verhaltensänderung, welche auf Grund der sprachlichen Harmonisierung zweckmässig ist. Dadurch können (auch innerhalb der Schweiz) Missverständnisse zwischen romanisch und germanisch-sprachigem Personal vermieden werden. In einer Anfangsphase wird dies teilweise gar zu Unsicherheiten führen (da ungewohnt). Daher ist es wichtig, dass die entsprechende Instruktion und konstruktive Führungsarbeit konsequent erfolgen. -> keine Anpassung (digit-by-digit wird umgesetzt). ✓
0006	007	2	300.3 / Beil. 1	4 und 5	Realistische Textbeispiele verwenden	Bei den meisten Bahnen geschieht die Kommunikation per GSM. Wenn Bahnen noch mit einer 1-Weg-Kommunikation sicherheitsrelevante Mitteilungen wie protokollpflichtige Befehle übermitteln, sollten die Textbeispiele eine dieser Bahnen betreffen.	m	A	F	B	Beispiele 4 und 5 werden mit Szenarien der asm überarbeitet. -> Anpassung ✓
0007	007	2	300.6	5.4.1	...oder protokollpflichtig...	Es ist unverständlich, dass ein Eintrag in der Fahrordnung erlaubt bleibt (kann vergessen werden), jedoch ein kurz vorher erhaltener Befehl nicht mehr zugelassen ist.	m	A	F	B	Das Streichen des Befehls für eine Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis gründet in der Tatsache, dass dies sehr selten genutzt wird (Aussagen der Bahnvertreter in der Agr FDV) und der Tatsache, dass mit Befehl 6 (Fahren mit Fahrt auf Sicht) und der zusätzlichen Anordnung "Besetzte Einfahrt" eine Alternative besteht. Sofern nötig, kann die ISB dies in den AB-FDV präzisieren. -> Anpassung von 5.4.1 (Aufnahme Befehl 5) ✓
0008	007	3.1.3	300.2		Begriff Netz durch anderen ersetzen	In den Bescheinigungen gem. VTE wird "Netz" mit einem Infrastrukturbetreiber definiert. Dies würde bedeuten, dass z.B. die SBB auf der NBS Weichenlaternen gem. Bild 610 und gleichzeitig weit weg davon solche gem. Bild 251.2 verwenden dürfen. Ist das Absicht?	m	A	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.
0009	008	3.1.2	300.5	2.6	- bei fehlender Festhalte-kraftanschrift ist bei folgender Wagenanschrift der angeschriebene Faktor zu berücksichtigen: 1/4 z.B. 1/4 vom Gesamtgewicht	Sofern eine angeschriebene Festhalte-kraft vorhanden ist, sollte diese vollständig und gültig sein. Die aktuelle Formulierung führt zu Unklarheit.	m	R	T	B	Die Regelung ist klar; strukturell sind die Regelung "fehlende Festhalte-kraft" und Regelung "Faktor" zwei unterschiedliche Alinéas; kein Handlungsbedarf.
0010	008	3.1.2	300.5	3.3	G bei den ersten fünf Brems-einheiten der Anhängelast, übrige auf P /RIC oder G Besteht ein Wagen aus mehreren Brems-einheiten, so sind alle Umstellvorrichtungen an diesem Wagen in die selbe Stellung zu bringen.	Oftmals bestehen Güterwagen heutzutage aus mehreren Teilwagen, die separate Umstellvorrichtungen haben. Bis anhin fehlt im FDV die Aussage, dass bei einem solchen Wagen beide Brems-einheiten dieselbe Stellung haben müssen. Also bei einem 'Teilwagen' die Umstellvorrichtung 5 und 6 auf G gestellt werden müssen.	m	R	F	B	Die Bezeichnung Brems-einheiten wurde mit A2016 aus Gründen der einheitlichen, grenzüberschreitenden Regelung eingeführt. Sollten sich dazu Präzisierung wegen spezifischem Wagenmaterial aufdrängen, ist das in den BV der EVU zu regeln. -> keine Anpassung
0011	008	3.1.3	300.2	3.3.11	Komplette Ziffer 3.3.11 Vorwärts- oder Rückwärts-fahren über kurze Entfernung löschen	In der Praxis bringt dieses 'Signal des Personals' keinerlei Mehrwert, bzw. wird auch nicht verwendet. In der Praxis wird entweder 'bewegen' oder 'Wagen lang rückwärts bzw. halber Wagen rückwärts' genutzt.	m	R	T	B	Die geforderte Aufhebung dieser Bestimmung war nicht Bestandteil der Analyse. Keine Anpassung in der FDV.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0012	009	2	300.10	3.1	Ordre 7 resp. 9: Garder « Circuler avec pantographes abaissés »	Attache cassée, sectionneur, il n'y a pas d'alimentation réduite. Prête trop à confusion	m	R	T	B	s.a. 0120 Dies ist eine Folge der Harmonisierung und sollte zu keinen Risiken führen, daher so belassen. Sollte der Teil "Fahrt mit eingeschränkter Stromversorgung" auf dem Formular wegfallen, würde dies u.U. für internationale Züge ein zusätzliches Formular erfordern. Für ein bahninternes Formular dürfen Aspekte weggelassen werden. (R300.10 / 2.1.4) -> keine Anpassung ✓
0013	009	2	300.10	3.1	Ordre 5/6	Pas adapté lors d'irrégularité à la voie	m	R	F	B	Bei Unregelmässigkeiten an der Fahrbahn kann Befehl 5 ausgefüllt werden und zusätzlich das Feld 5-6.90 angekreuzt und die FaSi im Feld 5-6.91 angeordnet werden. Sofern nötig, kann die ISB das Vorgehen in ihren AB-FDV präzisieren. -> Keine Anpassung ✓
0014	009	2	300.10	3.1	Ordre 5/6: Mettre motif/observation au lieu d'examiner voie	Le texte en français n'est pas adapté	r	R	T	B	Der Inhalt soll möglichst in allen Sprachen gleich sein, daher muss "Examiner" enthalten bleiben. Evtl. kann zu späterem Zeitpunkt bei der Harmonisierung des Französischen (mit F) eine Anpassung erfolgen. -> aktuell keine Anpassung ✓
0015	009	2	300.6	5.4.1	Ordre 3: A conserver (ursprüngliche Eingabe unter 300.10 Befehl 3)	Les IS de certaines ETC n'ont pas de signal de voie occu-pée, avec la suppression de ces ordres, les cas spéciaux ne sont plus couverts. (Gares télésurveillées)	m	A	F	B	siehe Nr. 0007 ✓
0016	009	2	300.10	3.1	Ordres	Certaines checkbox n'ont pas lieux d'être Numération des divers points sont à clarifier Cette présentation est lourde et devient incompréhensible	m	R	F	B	s.a. 0120 Dies ist eine Folge der Harmonisierung und sollte zu keinen Risiken führen, daher so belassen. Zudem ist die Eingabe zu wenig spezifisch, um diese zielgerichtet beurteilen zu können. Für ein bahninternes Formular dürfen Aspekte weggelassen werden. (R300.10 / 2.1.4) -> keine Anpassung ✓
0017	009	2	300.1	3.2	Arrêt ordonné	Pas cohérent avec le reste des arrêts	m	A	F	B	s.a. 0133 Die Abgrenzung zu "vorgeschriebener Halt" ist nicht ganz klar. Daher ergänzen mit " nicht mittels Fahrordnung angeordnet" ✓
0018	009	3.1.3	300.2	1.1.4	Textes à supprimer	Cela n'a amène à rien	m	R	F	B	Besoin démontré; application selon WEB
0019	009	3.1.3	300.2	5.5.6	Pour les anciennes installations (à ajouter à la fin du texte)	Ne pas confondre DE-OCF et PCT	m	R	T	B	300.2 ch. 5.5.6 repris à titre d'exemple; voir R 300.2 ch. 1.1.4. Application selon WEB
0020	009	3.1.1	300.2	2.2.1	lorsqu'un itinéraire de train prend fin devant un tel signal, le signal précédant peut présenter l'image	Version 2016 juste (« a » et non « e »)	r	A	K	B	pris en compte
0021	009	3.1.1	300.4	3.6.2	Laisser le mot « manœuvre » à bras	Pourquoi laisser le mot « manœuvre » à la prolonge et enlever le mot « manœuvre » à bras	m	A	F	B	Sera pris en compte = manœuvre à bras
0022	009	3.2	300.12	2.1.3	Garder l'ancienne version	Plus percutant pour le personnel du terrain	m	N	T	B	Nr. 0099
0023	009	3.2	300.4	2.2.1	Garder l'ancienne version	Plus percutant pour le personnel du terrain	m	N	T	B	Nr. 0375
0024	009	5.1	300.9	2.1.4	Trouver un texte/terme plus approprié qu'« au-delà »	Le terme « au-delà » est sujet à interprétation suivant le contexte.	m	A	K	B	bereinigt
0025	009	3.1.1	300.4 / Anl. 1	1.2	Que veut dire : « contre-courbes de petit rayon » Uniquement voie normale ? Branchement ?	Peu ou pas applicable sur de la voie étroite	m	A	F	B	Eingabe korrekt, Ziffer angepasst
0026	010	3.1.3	300.2	2.2.2 / 8.2.3	Ziffer wie folgt ergänzen: Ausnahme: In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.	Es wird eine Ausnahme aufgelistet ohne aber zu beschreiben, was im Ausnahmefall gilt	m	A	F	B	In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.
0133	020	2	300.1	3.2	ausserodentlicher Halt ausnahmsweise angeordneter Halt	Lediglich « angeordnet » ist keine ausreichende Erklärung des Begriffs.	m	A	F	B	Die Abgrenzung zu "vorgeschriebener Halt" ist nicht ganz klar. Daher ergänzen mit " nicht mittels Fahrordnung angeordnet" ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0279	025	2	300.2	5.7.2	Begriff Zugschlussignal Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über Puffer angeordnet unten: – bei internationalen Reisezügen – zwei rote Lichter (Dauerlicht) – bei internationalen Güterzügen – zwei rote Lichter (Dauerlicht) oder – zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588 – bei nationalen Reise- und Güterzügen im Inlandverkehr dürfen auch gezeigt werden – ein rotes Licht (Dauerlicht) oder – ein rotes blinkendes Licht oder – zwei rote Lichter (Dauerlicht) oder – eine oder zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588	RhB: Rein redaktionelle Anpassung. Es soll versucht werden die lange Aufzählung zu kürzen und gleichzeitig auch bei der Signalisierung des Zugschlusses die Einheitlichkeit zu bewahren.	r	R	T	B	<i>Inhaltlich ist der Vorschlag machbar. Jedoch ist mit der vorgeschlagenen Lösung die einschränkende Signalisierung für internationale Züge nur schlecht ersichtlich.</i> Auf Grund der materiellen Änderung in der durch das Komitee genehmigten Version der TSI-OPE wird dieser Input obsolet. Künftig sollen auf dem ganzen europäischen Netz nur noch 2 rote Dauerlichter (RZ und GZ) sowie 2 rot-weiße reflektierende Scheiben (GZ) Anwendung finden. Für die Schweiz sollen auf den nichtinteroperablen Strecken und denjenigen des Ergänzungsnetzes vorderhand die aktuellen Varianten zugelassen bleiben, sofern dies auf Grund fahrzeugaubarer Bedingungen oder Anforderungen der ISB nötig ist. -> Es erfolgt eine dementsprechende Anpassung. ✓
0029	001	5.1	300.9	1.2.1	Die Vollständigkeit kann durch den Lokführer für seine eigene Fahrt festgestellt werden. Dabei darf innerhalb des gestörten Abschnittes keine Änderung in der Formation der Triebfahrzeuge und der Anhängelast stattgefunden haben.	Ich sehe im vorgesehenen Textvorschlag zwei Probleme. - Die Anhängelast ist gemäss Begriffsbeschreibung die Tonnage. Ein Wagen weniger, dafür die verbleibenden Wagen um das gleiche Gewicht beschweren ergäbe die gleiche Anhängelast. Die Fahrt wäre, rein textlich gesehen, komplett. Daher mit «Formation» versucht zu präzisieren. - Die Anhängelast beinhaltet nicht «arbeitende» Triebfahrzeuge. Eine Fahrt ist nur komplett, wenn alle arbeitenden Triebfahrzeuge ebenfalls im Ziel sind. Daher die Triebfahrzeuge ergänzt.	m	A	F	B	Eingabe korrekt, Ziffer angepasst
0030	001	1	alle		Für Themenspeicher FDV 2024: Überprüfung der Anwendung des Begriffs «bzw.» in den FDV.	Umgangssprachlich wird «bzw.» oft als «oder», manchmal fälschlicherweise auch als «und», verwendet. Es kann aber auch bedeuten, dass das nach dem «bzw.» genannte eine Präzisierung ist. In den FDV könnte dies zu Unklarheiten führen. Daher ist klare Anwendung von «und» oder «oder» zu prüfen.	m	C	F	P	Aufnahme auf Pendenzenliste BAV
0030	001	1	300.1	3.2	Für Themenspeicher FDV 2024: Überprüfen der Begriffe "Anhängelast", "Zug", "Wagen", "Triebfahrzeug"	Bei einem «Zug» handelt es sich um Triebfahrzeuge und Wagen. Es ist unklar, ob ein geschlepptes Triebfahrzeug als Triebfahrzeug oder Wagen zählt. Wird in den FDV der Begriff «Triebfahrzeug» immer so verwendet, dass sowohl geschleppte wie auch arbeitende gemeint sind?	m	C	T	P	Aufnahme auf Pendenzenliste BAV
0031	002	1	WEB	Beilage 1	Karte Strecken, Beilage 1: Bern – Neuchâtel – Pontarlier hellgrün, dito Mattstetten – Burgdorf – Langenthal – Rothrist, Ceneri-Bergstrecke ab Inbetriebnahme CBT und Olten - Zofingen – Luzern	siehe E-Mail vkb an zr/erj vom 20.7.18	m	C	T	P	Richtigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0032	013	3.1.2			Kein Änderungsbedarf	st macht darauf aufmerksam, dass die Bestimmung, wonach keine eigensicheren Bahnübergangsanlagen in Bahnhöfen bewilligt werden, nur intern ist. Für das Thema «Einfahrten gegen offene Bahnübergangsanlagen» wären eigensichere Bahnübergangsanlagen aufgrund der widersprüchlichen technischen Bedingungen (oder die Aufwendungen wären unverhältnismässig hoch) so oder so kaum einsetzbar. Zudem macht jed-st aufmerksam, dass bei Zugängen zum Perron über das Gleis mit zeitlicher Trennung durch ein physisches Hindernis ¹⁾ zumindest die SBB diese nach dem Prinzip der eigensicheren Bahnübergangsanlagen, d. h. keine Signalabhängigkeit, gebaut haben. 1) AB-EBV AB 34.3 Ziffer 5.2, wie z. B. «Parkhaus-schranken» in Travers oder Glovelier, d.h. keine Schrankenanlagen nach EBV Art. 37c, siehe auch R RTE 24900 Ziffer 8.3.1.2.2 «Neue Lösung».	m	A	T	B	Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen
0033	013	3.1.3	300.2	2.5.5 6.6	Hinweis: Allenfalls erst für eine nächste Überarbeitung. Grundsätzlich braucht es hier nur die Bedeutung der Signale und evtl. Varianten davon und nicht die unterschiedlichen Bauformen. Es wäre wünschenswert für jede Weichenbauform- bzw. Weichenstellung ein mechanisches (und beleuchtbares) und rein elektrisches Signalbild aufzuführen. Ausgenommen Signalbilder 608 – 611.	Die Signalvielfalt wird immer grösser und für Hersteller nicht einfacher, sondern komplizierter. Z. B. wenn sie die Signale 242 und 243 nicht mit den Signalen 250.1 und 252.1 oder 240 und 241 nicht mit den Signalen 252.1 und 253.1 darstellen können. Zudem unterscheiden sich die Begriffe nicht, nur deren Bedeutung.	m	A	F	P	Wird im Rahmen des TP Leuchtturm FDV berücksichtigt
0034	013	3.1.3	300.2	2.5.5	Ändern in: <i>feste Laternen mit beweglichen Blenden</i>	Drehbare Laternen. Dieser Typ gibt es wohl kaum bei der doppelten Kreuzungsweiche, da sie mehr als zwei Begriffe zeigen muss und immer aus beiden Richtungen den gleichen Begriff zeigt. Dies sind «feste Laternen mit beweglichen Blenden für Kreuzungsweichen»	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt = feste Laternen mit beweglichen Blenden
0035	013	3.1.3	300.2	2.5.5 6.6	Das Signalbild 251.2 ist nicht aufzunehmen.	Aufgrund der Verwechslungsgefahr bei Signal 610 ist die Verwendung des Signal 251.2 auf dem IOP Haupt- und Ergänzungsnetz auszuschliessen. Ist in AB-EBV nicht geregelt! Wie wird das sichergestellt?	m	R	F	B	Aus bauliche Gründe keine Verwechslungsgefahr. -> keine Anpassung
0036	013	3.1.3	300.2	2.5.5 6.6	Die mit dem Zeichen # gekennzeichneten Signale bzw. Signalbilder werden <i>bei Neubau bzw. Erneuerung von Anlagen nicht mehr verwendet</i> . Bauvorschrift in AB-EBV z. B. AB 39.3.b Ziffer 1.1 übernehmen. -> Aufgabe st.	Die FDV ist keine Bauvorschrift. Ist in der AB-EBV heute nicht geregelt. Gibt es auch Überlegungen die Anzahl der Signale weiter aktiv zu reduzieren, zu vereinheitlichen?	m	R	T	B	Siehe AB-EBV ad art. 39 AB 39.3.b Zf.1.1 "Es sind die in den FDV beschriebenen Signalsysteme und dargestellten Signale und Signalbilder anzuwenden". Umsetzung gemäss WEB.
0037	013	3.1.4			Kein Änderungsbedarf	Im Teilprojekt 3 Thema 3.1 «Fahren mit Kamera» wird anhand der Analyse aufgezeigt, dass weiterhin Art. 5 Abs. 2 EBV zur Anwendung kommen soll und keine Änderungen in den FDV erfolgen sollen. Unter welchen Umständen und für welche Funktionen der Einsatz von Kameras sollte BAV-intern unabhängig von FDV 2020 weiter diskutiert werden. Siehe auch Link im Feld "Kommentare". Es geht um die Frage nach der freien Sicht auf Fahrweg und Signale.	m	A	F	P	Die Thematik "Einsatz von Kameras" bzw. die entsprechenden Grundlagenarbeiten der Branche und der Industrie sind noch zu wenig reif für eine konkrete Regelung in den FDV. Das Thema wird in Zukunft weiterverfolgt werden.
0038	013	3.1.1	300.4 / 300.9	2.7.1 / 7.1.3 / 7.1.4	Variante a) wäre zweckmässiger.	Aus Sicht st müsste der Strassenverkehr bei allen BUe und Rangierbewegungen im Strassenbahnbereich mit einem Mitarbeiter geregelt werden können (das örtliche Bewachen gemäss R 300.9 Ziffern 7.1.3 und 7.1.4 geschieht in der Regel in gleicher Weise (keine entsprechende Regelung in den FDV vorhanden)). Art. 66 Abs.5 Bst. b der SSV ist immer gültig.	m	R	F	B	Art. 66 Abs.5 Bst. B der SSV regelt das Gebot zum Halten. Mit Rücksicht auf Witterungsbedingungen und Sichtbarkeit kann der Strassenverkehr durch einen Mitarbeitenden geregelt werden. -> Lösungsvorschläge gemäss WEB umsetzen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0039	013	3.2	300.4	2.8.2		Gilt diese Formulierung auch für ETCS-Rangiersignale?	m	A	F	B	Es ist richtig, den Begriff Lichtraumprofil aus der Formulierung zu entfernen, weil er materiell an dieser Stelle nicht korrekt ist. Das Lichtraumprofil kann für das Rangierpersonal nicht die relevante, erkennbare Grenze darstellen. Allerdings kann die zu berücksichtigende Grenze neben Sicherheitszeichen und Zwergsignalen auch mit weiteren Signalen wie ETCS Rangiersignalen, Rangier-Haltsignalen, Kennzeichnung GFM angezeigt werden, eine vollständige Aufzählung ist jedoch nicht zielführend, weil die Bestimmung dadurch schwer verständlich würde. ==> Daher FDV wie folgt anpassen: <i>Beim Andrücken ist darauf zu achten, dass Fahrzeuge möglichst nicht verschoben werden. In jedem Fall darf durch eine allfällige Verschiebung von Fahrzeugen keine Gefährdung entstehen.</i>
0040	013	3.2	300.4	2.8.2	«Beim Andrücken ist darauf zu achten, dass das Profil anderer Fahrwege nicht verletzt wird.»	S8/29: Vorschlag 2 zur Lösungsentwicklung ist passender statt dem angestrebten Vorschlag 1 (zu komplexer Satz).	m	N	F	B	Nr. 0039
0041	013	4.1	WEB	13	Bild 617: Die Variante 1 wird bevorzugt.	Da sie bereits umgesetzt worden ist.	m	A	G	B	Bild 617
0042	013	4.1	300.2	1.2.1	Signalfarben: Vorschlag: <i>blau ETCS Rangiersignale, Signale im Bereich der Führerstandssignalisierung</i>	Mit der Definition der ETCS Rangiersignale fehlt hier die blaue Farbe.	m	A	F	B	Korrekt, Aufnahme Farbe blau: blau ETCS Rangiersignale
0043	013	4.1	300.4	2.4.6	Formulierung anpassen. <i>... im Bereich der Führerstandssignalisierung</i>	Bereiche mit nicht zentralisierten Weichen schliessen direkt an die Bereiche mit Führerstandssignalisierung an. Sie werden jedoch nicht durch Fahrten im Modus «Full Supervision» befahren.	m	A	F	B	Eingabe korrekt, Formulierung "bei FSS" generell überprüfen. Folgende Unterscheidung ist notwendig: WAS ist FSS → Begriff FSS R 300.1 Ziffer 3.2 WO (geografisch) kommt FSS zur Anwendung → Formulierung FDV aktuell " bei FSS ". Dies führt zu Unklarheiten bzw. Verwechslungen mit FSS (was). Lösung: Konsequenz " im Bereich der FSS " verwenden. <u>Entscheid AGr:</u> Nicht zentralisierte Bereiche und AnG welche an einen Bereich mit FSS anschliessen befinden sich immer " im Bereich der FSS ". Es findet kein Level-Wechsel statt. Damit wählen Lf von aufstartenden TrZ mit ETCS-Ausrüstung immer "L2" <u>Entscheid FaBe 23.05.19:</u> Lösungsvorschlag wird zugestimmt.
0044	013	4.1	300.2	6.7.4 6.7.5	Bild 614 und NEU (Rangierhaltssignal): Die Beziehung zu rückliegenden Signalen streichen. Bild 614 <i>Beziehung zu anderen Signalen</i> Ein vorausgehendes ETCS Rangiersignal zeigt Fahrt mit Vorsicht. Bild 618 <i>Beziehung zu anderen Signalen</i> Ein vorausgehendes ETCS Rangiersignal zeigt Fahrt mit Vorsicht.	Die Beziehung zu rückliegenden Signalen ist für die Triebfahrzeugführer nicht relevant. Projektierungsrichtlinien gehören zu den Systemführerdokumenten oder in die AB-EBV.	m	R	T	B	Nein, entspricht Philosophie FDV (vgl. z.B. ZS)

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0045	013	3.1	WEB	14	Die Formulierung bezüglich Signalaufstellung ist gemäss der neuen Formulierung in der AB-EBV anzupassen.		m	N	F	B	Nr. 0001 300.2 Zf. 1.1.2 wird entsprechend angepasst: Aufstellung der Signale Ortsfeste Signale befinden sich links vom Gleis. Auf einspurigen Strecken können sie zur besseren Sichtbarkeit auch rechts aufgestellt sein. Auf mehrspurigen Strecken und in Bahnhöfen können die Signale des rechten äussersten Gleises auf dessen rechter Seite aufgestellt sein. Die Bezeichnungen links und rechts gelten im Sinne der Fahrrichtung. In zweigleisigen Tunnels können die Signale beider Gleise zusammen zwischen den Gleisen im Scheitel desTunnels angeordnet sein.
0046	013	4.1	300.4	2.6.1	Text anpassen an Bedeutung ETCS Rangiersignale und Zwergsignale: <i>Nach einem Fahrt mit Vorsicht zeigenden Zwergsignal bzw. ETCS Rangiersignal oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Hindernis angehalten werden können.</i>	Bedeutung und Handlungsanweisung auf allgemeine Art vereinheitlichen.	m	R	G	B	Nein, Schienenfahrzeug ist korrekt. Hindernis ist zu weit gefasst! Rangierbewegung verkehrt nicht mit <i>Fahrt auf Sicht</i>
0047	013	4.1	300.4	4.3.2	– eine CAB-Endtafel	Ist die CAB-Endtafel kein Zielpunkt? Frage klären. Sie-he WEB Kapitel 18.	m	R	G	B	Nein, R 300.4 Ziffer 4.3.2 betrifft ausschliesslich RaBe Strecke (nicht Gegenrichtung)
0048	013	4.1	300.6	5.4.3	Bitte erläutern.	<i>Fahrzeuge dürfen unmittelbar hinter dem betreffenden ETCS Halt- oder Standortsignal aufgestellt sein.</i> Begründung dieser Bestimmung?	m	R	G	B	Der Wechseln nach OS erfolgt so, dass FaSi (Vmax 0 km/h) ab ETCS Halt- oder Standortsignal gewährleistet ist.
0049	013	4.1	300.2	6.1	<i>Anfangs- und Endtafeln bezeichnen die Stelle, an der die Strecke der Bereich mit Führerstandssignalisierung beginnt bzw. endet.</i>	Bei Führerstandssignalisierung gibt es keine Strecken.	m	A	F	B	Korrekt, Text anpassen → siehe 0043
0050	013	4.1	300.2	6.7.2	<i>ETCS Rangiersignale befinden sich in Bodennähe. Sie können ausnahmsweise erhöht, z.B. an einem Mast, angebracht werden oder seitenverkehrt aufgestellt sein.</i> <i>Unabhängig von Weichen sind ETCS Rangiersignale zur Deckung von Bahnübergangsanlagen und zur Unterteilung langer Gleise aufgestellt.</i>	Projektorientierungen gehören zu den Systemführerdokumenten oder in die AB-EBV. Hingegen fehlt die Angabe wo und wieso sie auch noch erwartet werden können. (Bsp. BUe in Altdorf zum AnG Rynächt.)	m	R	T	B	Nein, entspricht Philisosophie FDV (vgl. z.B. ZS)
0051	013	4.1	300.2	6.7.4	Bild 615 <i>Beziehung zu anderen Signalen Das nächste ETCS Rangiersignal zeigt Halt, oder Fahrt mit Vorsicht oder es folgt ein ETCS Rangierhaltsignal oder eine Merktafel Übergang in nicht zentralisierten Bereich</i>	Textstelle streichen. Das nächste könnte auch Fahrt zeigen. Ist nicht relevant.	m	R	T	B	Nein, entspricht Philisosophie FDV (vgl. z.B. ZS)

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0052	013	4.1	300.4	7.1.1	Bitte erläutern.	... - wenn als Zufahrt die Sicherungsanlage aus technischen Gründen so beeinflusst wird, dass sie nach der Fahrt die Grundstellung nicht erreicht Hintergrund dieser Bestimmung?	m	A	F	B	Eingabe korrekt, im Bereich FSS keine Anwendungsfälle bekannt. <u>Entscheid AGr:</u> Alinea streichen <u>Weitere Feststellungen zu R 300.4 Ziffer 7.1.1</u> Neues Alinea aufnehmen aufgrund Anpassung "im Bereich der FSS" (→ vgl. 0043) - in Anschlussgleisen Im Bereich der Aussensignalisierung gibt es Bestimmungen für "Rangierbewegungen, die den Bahnhof nicht vollständig verlässt" (R 300.4 Ziffer 4.9). Im Bereich der FSS gibt es keine solche Bestimmung. Gemäss AGr finden vereinzelt solche Fahrten statt. Dazu werden die Bestimmungen R 300.4 Ziffer 7.2.2 und 7.2.3 (vgl. Lösungsvorschlag TP 4.1) angewendet. Lösungsvarianten: V 1 Ergänzung R 300.4 Ziffer 7.1.1 - in Rangierbereichen, inklusiv Rangierbewegung die den Rangierbereich nicht vollständig verlässt V 2 Verzicht auf Ergänzung FDV. TU beantragt bei Bedarf Abweichung zu FDV. <u>Entscheid FaBe 23.05.19:</u> Variante 2 wird umgesetzt, FDV keine Ergänzung. Weiter: Alinea wird gestrichen, AnG ergänzt
0053	013	4.1	300.4	7.1.2	Ergänzen von wem dies angeordnet wird.	Bei Führerstandssignalisierung wird der Wechsel in die Betriebsart «Shunting» angeordnet. Von wem?	m	R	T	B	Durch den Fdl, quittungspflichtig (ausserhalb Rangierbereich) oder mit ETCS RS (innerhalb Rangierbereich). Ist entsprechend in Ziffern 5.2.2 und 7.3 geregelt
0054	013	4.1	300.4	7.1.2	Bei Führerstandssignalisierung wird der Wechsel in die Betriebsart «Shunting» angeordnet. Ausgenommen sind Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen.	Text streichen. Der Lf/RI/FDL ordnet sich den Wechsel selber an.	m	R	T	B	Nein, belassen. In Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen wird die Funktion Fdl durch den RL (nicht Lf) übernommen (vgl. R 300.4 Ziffer 2.4.6) → siehe auch 0043
0055	013	4.1	300.4	7.2.3 7.3.2	Ist zu klären.	Ausserhalb Rangierbereiche Die Vorschriften für diesen Bereich sind nur für die «Strecken» zutreffend und umsetzbar. Da der Begriff Rangierbereich «Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen», abgegrenzt durch die «Merktafel Übergang nicht zentralisierter Bereich», ausschliesst. Es ist somit nicht klar ob «Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen» oder auch «Anschlussgleise» dazu gehören.	m	A	F	B	Eingabe korrekt, Abgrenzungen überprüfen. a) Rangierbereich (R 300.1 Ziffer 3.2) endet bei: - ETCS Rangierhaltssignal - Merktafel Übergang nicht zentralisierter Bereich - Merktafel Anschlussgleis → Begriff R 300.1 Ziffer 3.2 ergänzen b) Welche Bestimmungen gelten in an einen Rangierbereich angrenzenden Bereich ("im Bereich FSS" → siehe 0043): - ETCS Rangierhaltssignal → R 300.4 Ziffer 7.2.3 und 7.3.2 (vgl. Lösungsvorschlag TP 4.1) - Merktafel Übergang nicht zentralisierter Bereich → R 300.4 Ziffer 2.4.6 - Merktafel Anschlussgleis → gemäss AB FDV ISB AnG Hinweis: Zulässig sind auch Bestimmungen bei Anlagen mit ZS (R 300.4 Ziffer 2.3.5, 2.4.4) oder Anlagen mit zentralisierten Weichen ohne Zwergsignale (R 300.4 Ziffer 2.3.6, 2.4.5) <u>Entscheid FaBe 23.05.19:</u> Lösungsvorschlag wird zugestimmt.
0056	013	4.1	300.4	7.4.1	- konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich	Tippfehler: Leerschlag fehlt.	r	R	T	B	Korrekt, Text anpassen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0057	013	5.1	300.2	8.2.3	«8.2.3 Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L»	Lösungsvorschlag i.O. aber: warum braucht es den Untertitel? Dieser kann in der Überschrift integriert werden. Vereinfachung.	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi Beide Varianten möglich. In den FDV gibt es mehrere Titel für Signale / Merktafeln, welche das Signalsystem präzisieren (z.B. R 300.2 Ziff. 5.3.3, 5.5.3,...) Im vorliegenden Fall wurde der Untertitel in Anlehnung an die Beschreibung des HiSi (gleiche Ziffer, 8.2) vorgeschlagen. Die Erwähnung im Titel würde diesen sehr lang machen. Untertitel kommen ebenfalls häufig vor und vereinfachen das Lesen.
0058	014	3.1.3	300.2	5.5.7	Beim Bild 578 ist neben dem heutigen Beispiel auch das Beispiel mit der neuen 50 m Unterteilung einzufügen. Der Text ist unter «Bedeutung» wie folgt (rot) zu ergänzen: «Halteort für Reisezüge mit einer Länge von 100 m bzw. 150 m»	Die Tafeln mit 50 m Unterteilung müssen schweizweit die-selbe graphische Gestaltung aufweisen. Ohne Beispiel im R 300.2 ist das Risiko gross, dass jede Infrastrukturbetreiberin ihre eigenen Tafeln mit unterschiedlichem Aussehen entwickelt. Generell unterstützen und begrüßen wir die vorgeschlagene Ergänzung des Textes zur Tafel 578 mit der 50 m Unterteilung, die einem eindeutigen Bedarf entspricht.	m	R	T	B	graphische Gestaltung ist in der FDV geregelt; kein Handlungsbedarf
0059	016	4.1	300.2			Wir möchten die Ergänzung im Teilprojekt TP4 «Zugbeeinflussung und Signalisierungssysteme» bzgl. 6.10 ETCS Merktafel Halteort («Die ETCS Merktafel Halteort kann sich im Bereich der Aussensignalisierung befinden.») besonders adressieren und gutheissen, da sie für ATG und somit für die Situation in Lamone-Cadempino Klarheit und Rechtssicherheit schafft. Mit der Einreichung zum Antrag «Betriebsbewilligung kommerzieller, fahrplanmässiger Betrieb Vezia» werden wir somit konform mit der FDV 2020 sein.	m	A	T	B	Zur Kenntnis genommen
0060	015	3.1	300.2	2.5.5	2. Abschnitt «Weichen-Lichtsignale» ist in Mehrzahl, «Weichen-Lichtsignal» genügt	2.5.2 ist auch in Einzahl (Weichen-Lichtsignal)	r	A	F	B	angepasst
0061	015	3.1	300.2	8.1.2	Bedingungen, um auf Warnsignal zu verzichten / Aussagen zu Anpassungen in AB-EBV Art 51 etc. sind widersprüchlich zu FDV R300.3, 1.2: «Die Sicherheit darf keinesfalls vom Zustandekommen einer Kommunikati-onsverbindung abhängig sein.»	Verzicht auf Warnsignal nochmal kritisch überdenken: es wird ein lückenlos verfügbares Mobilkommunikationssystem für Züge, das von allen Zügen anzuwenden ist, verlangt. Es wird aber nicht verlangt, dass das System dauernd verfügbar sein muss (lückenlos = flächendeckend, nicht = dauernd betriebsbereit). Zudem: ein Warnsignal wird auch von Rangierbewegungen auf die Strecke etc. wahrgenommen. Diese werden im Mobilkommunikationssystem für Züge nicht verständigt. Mit der Kommunikation werden somit nicht alle Betroffenen erreicht, welche mit dem Warnsignal gewarnt werden.	m	R	F	B	Verzicht beschränkt sich nicht auf alle Anwendungsbereiche (s. Flussdiagramm). Umsetzung nur möglich, wenn Infra- und Fahrzeugseitig die notwendigen Komponenten vorhanden sind. Wenn ja klärt sich die Frage. Kein Handlungsbedarf.
0062	015	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Begriff Rampengleis nicht löschen	Der Begriff Rampengleis wird sowohl in den AB FDV als auch für Anordnungen von aussergewöhnlichen Sendungen verwendet.	m	N	G	B	Nr. 0298
0063	015	4.1	300.1	3.2	Erhaltungsbezirk Bei Führerstandsinalisierung...	Rechtschreibung: «Bei» gross schreiben	r	R	K	B	Nein, entspricht Philosophie FDV (vgl.R 300.1 Ziffer 3.2) Hinweis: ist in FDV (noch) nicht konsequent umgesetzt!

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0064	015	4.1	300.12	3.4.9	Bei Führerstandssignalisierung <i>ohne Erhaltungsbezirke</i> sind die Grenzen der gesperrten Gleise durch-Decken mit Haltsignalen zu decken kennzeichnen . - «ohne Erhaltungsbezirke» nicht streichen - Gleiche Wortwahl wie Text 300.4, 5.3.2	Decken neu auch in Erhaltungsbezirken steht im Widerspruch zu bestehenden Vorschriften (Arbeitsstelle kann durch Sperrung am Stellwerk gesichert werden). Die vermeintliche Vereinheitlichung ergibt damit eine uneinheitliche Lösung. Zudem ist das Decken nicht praktikabel: ganze Tunnelabschnitte (mehrere Kilometer) zu decken führt zu massiven Intervallverkürzungen. Vor der Fahrbarmeldung müssen beide Grenzen zum Entfernen der Haltsignale im Shunting (mit Vmax 40 km/h) «besucht» werden.	m	A	F	B	Korrekt, Aufnahme von Bestimmungen wann auf das Decken verzichtet werden kann ... Im Bereich der Führerstandssignalisierung ohne Erhaltungsbezirke sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken. In folgenden Fällen kann auf das Decken verzichtet werden: - Wenn sich innerhalb der gesperrten Gleise kein ETCS Haltsignal befindet und keine Rangierbewegungen verkehren oder - in den durch die Infrastrukturbetreiberin festgelegten Fällen im erweiterten Geschwindigkeitsbereich ... R 300.4 Ziffer 5.3.2 wird ebenfalls entsprechend angepasst
0065	015	4.1	300.9	3.9	2. Absatz: Dieser erteilt dem Rangierleiter quittungs-pflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.	Konsequenterweise müsste nun Ziffer 3.6 der 2. Absatz ebenfalls so wie 3.9 geschrieben werden. Zustimmung wird immer dem Rangierleiter erteilt (kann auch der Lokführer in Personalunion sein). Fahrwegsicherung hat nichts mit dem unklaren Signalbild zu tun und kann an dieser Stelle gestrichen werden.	m	R	F	P	Betrifft nicht FSS, auf Pendenzenliste aufnehmen
0066	015	4.1	300.2	6.8.2	Merktafeln Erhaltungsbezirk befinden sich über einem ETCS Haltsignal, oder ETCS Standortsignal oder einer CAB-Anfangs- oder Endtafel	Ergänzen, Erhaltungsbezirke beginnen/enden oftmals bei den CAB-Tafeln	m	A	F	B	Eingabe übernehmen: Ergänzung CAB-Anfangs- oder Endtafel
0067	015	4.1	300.2	6.7.6	Bevorzugte Variante: 2. Lösung Systemführer	selbsterklärendes Bild	m	N	G	B	Bild 617 → siehe 0213
0068	015	4.1	300.4	5.3.2	Bei Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken. ==> «im konventionellen Geschwindigkeitsbereich» nicht streichen bzw. «ohne Erhaltungsbezirke» einfügen.	Decken neu auch im EGB steht im Widerspruch zu bestehenden Vorschriften (Arbeitsstelle kann durch Sperrung am Stellwerk gesichert werden). Die vermeintliche Vereinheitlichung ergibt damit eine uneinheitliche Lösung. Zudem ist das Decken nicht praktikabel: ganze Tunnelabschnitte (mehrere Kilometer) zu decken führt zu massiven Intervallverkürzungen (vor dem Fahrbar geben müssen beide Grenzen zum Entfernen der Haltsignale «besucht» werden im Shunting (mit vmax 40 km/h))	m	N	G	B	→ siehe 0064
0069	015	4.1	300.4	7.1.1	In folgenden Fällen sind Rangierbewegungen zulässig:	Rechtschreibung: Mehrzahl	r	R	T	B	Korrekt, Text anpassen
0070	015	4.1	300.4	7.1.1	- wenn <u>als</u> Zugfahrt die Sicherungsanlage... so beeinflusst <u>wird</u> , ... - wenn Fahrzeuge nicht in Züge... <u>können</u>	Inhaltlich zwar +/- gleiche Aussage wie 4.1.1. - Wenn die Zugfahrt die Sicherungsanlage so beeinflusst, ... - wenn Fahrzeuge nicht in Züge... dürfen Wird Text 4.1.1 und 7.1.1 noch vereinheitlicht?	r	N	T	B	→ siehe 0052
0071	015	4.1	300.4	7.4.1	- konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich	Leerschlag fehlt: unter erweitertem	r	R	T	B	Korrekt, Text anpassen
0072	015	4.1	300.5	3.7.4	Tabelle Spalte 1, Zeile 3: Züge mit aktiver Neige-einrichtung oder Neige-Einrichtung	Nicht «Neige-einrichtung», Rechtschreibung / Silbentrennung beachten	r	A	T	B	Korrekt, Text anpassen
0073	015	4.1	300.6	3.8	Beispiel nach Ziffer 2. Der Fahrdienstleiter stellt die Zugfahrstrassen mindestens bis zum übernächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal ein	Unvollständig: Beispiel auch ergänzen	m	A	G	B	Korrekt, Text anpassen
0074	015	4.1	300.7	4.3.6	«System Failure» ist die Betriebsart, in welche die ETCS-Fahrzeugausrüstung wechselt...	Rechtschreibung: Silbentrennung fehlt	r	A	T	B	Korrekt, Text anpassen
0075	015	4.1	300.9	2.4.3	Bis zum nächsten Hauptsignal bzw.-ersten ETCS Haltsignal ist mit Fahrt auf Sicht zu fahren.	Ergibt sonst ein Widerspruch zu 300.7 Anlage 1 Ziffer 2.1: «Der Lokführer hat die Angaben auf dem DMI zu beachten und die entsprechenden Bestimmungen zu befolgen.» -> sofern DMI ab CAB-Tafel FS zeigt, soll dies auch gefahren werden dürfen.	m	A	F	B	Nein, keine Anpassung. Der Grundsatz bei Störungen FaSi HS - HS bzw. HS - Merktafel HS wird konsequent geschult. Daher als Ausnahme in FDV belassen. <u>Entscheid FaBe 23.05.2019:</u> Lösungsvorschlag wird zugestimmt.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0076	015	4.1	300.9	5.2.1	5. Der Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» gilt als Zustimmung zur Fahrt bis zum nächsten ETCS Hauptsignal bzw. ersten Hauptsignal	Unvollständig; Beispiel auch ergänzen oder ganze Nummer 5 streichen	m	A	T	B	Korrekt, Text anpassen
0078	015	4.1	300.9	5.3	Befehl 2 Bei fehlender CAB-Fahrerlaubnis: Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS-Haltsignal	300.9, 5.3 an Sammelbefehl 2020 anpassen	m	A	T	B	→ siehe 0079
0079	015	4.1	300.6 / 300.7	3.8 / 4.2.5	Befehl 7 Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS-Haltsignal	300.6, 3.8 (3x) 300.7 A1, 4.2.5 an Sammelbefehl 2020 anpassen	m	A	T	B	Korrekt, Text anpassen → SFB anpassen, erledigt
0080	015	5.1	300.7 / 300.9	5.4 / 5.2.1	Befehl 1 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis	300.7 A1, 5.4 300.9, 5.2.1 (3x) an Sammelbefehl 2020 anpassen	m	A	T	B	Wird im Rahmen TP 4.1 korrigiert
0081	015	5.1	300.9	2.2	Ab der zweiten Fahrt besteht die Möglichkeit, den gestörten..	Rechtschreibung: Komma fehlt	r	A	T	B	Korrigieren
0082	015	5.1	300.9	2.4.3	Ziffer 2.4.3 ergänzen mit Textvorschlag aus Variante 1: «Stehen in einem Bahnhof mehrere Züge vor einem Gruppensignal zur Abfahrt bereit, hat der Fahrdienstleiter vor dem Beleuchten des Hilfssignals die Lokführer derjenigen Züge, die nicht abfahren dürfen, darüber quittungspflichtig zu verständigen. Diese Verständigung ist auch erforderlich, bevor das Hilfssignal am Gruppensignal für einen durchfahrenden Zug bedient wird.»	Es ist nicht ganz nachvollziehbar, weshalb Variante 3 «Status Quo» der Variante 1 vorgezogen wird, obwohl ohne grossen Aufwand die Unsicherheiten und Interpretationsspielräume minimiert und das Risiko vermindert würde.	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi BLS (Nr. 0082) + SBB (Nr. 0243) bevorzugen Variante 1, RAILplus in einer angepassten Version (siehe Nr. 0323) Die RhB liefert gleichzeitig eine weitere Begründung, weshalb Variante 1, so wie im WEB aufgeführt und von BLS + SBB bevorzugt, operativ nicht zweckmässig ist (Erreichbarkeit aller Lokführer). Gemäss WEB: Die FDV richten sich auf regelkonforme Anlagen aus. Gruppensignale sollen nur in Ausnahmefällen gebaut werden. Die ISB hat dies in ihrem Gesuch detailliert zu begründen und darzulegen, wie die Situationen betrieblich geregelt werden. Bestehende Situationen haben diejenigen ISB, welche über solche Anlagen verfügen, bereits in ihren AB-FDV geregelt.
0083	017	3.1.3	300.2	1.1.4	Ziffer nicht aufnehmen und entsprechend keine Signale mit dem Zeichen # kennzeichnen.	Mit der vorgesehenen Kennzeichnung mutieren die FDV zu Projektierungsrichtlinien. Konsequenterweise müssten dann auf zeitgemässen Anlagen nicht mehr benötigte Betriebsprozesse – wie z.B. R 300.6, Ziffer 5.6 - mit # gekennzeichnet werden. Projektierungsrichtlinien zu Signalen gehören ins Kompendium Sicherungsanlagen R RTE 25000.	m	R	F	B	Siehe AB-EBV ad art. 39 AB 39.3.b Zf.1.1 "Es sind die in den FDV beschriebenen Signalsysteme und dargestellten Signale und Signalbilder anzuwenden". Umsetzung gemäss WEB.
0084	017	3.1.3	300.2	2.5.5	Bilder 250 – 253: Statt «Drehbare Laterne» - entweder nur «Laterne» - oder «Laterne mit beweglichen Teilen»	Die Laternen von EKW und DKW drehen sich nicht; es bewegen sich vielmehr vier Zeiger vor einer unbeweglichen Laterne.	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt = feste Laternen mit beweglichen Blenden
0085	017	3.1.3	300.2	2.5.5	Bild 251.2: Zusatz aufnehmen: «Darf mit dem Signal 308 auf dem gleichen Netz nur verwendet werden, wenn es sich in Form und Aufstellung eindeutig von diesem unterscheidet.»	Die Räumungssignale einzelner Hersteller unterscheiden sich derzeit nicht von den Weichen-Lichtsignalen.	m	R	F	B	Aus bauliche Gründen keine Verwechslungsgefahr -> keine Anpassung
0086	017	3.1.3	300.2	6.6	Bild 610: Zusatz aufnehmen: «Darf mit dem Signal 308 auf dem gleichen Netz nur verwendet werden, wenn es sich in Form und Aufstellung eindeutig von diesem unterscheidet.»	Die Räumungssignale einzelner Hersteller unterscheiden sich derzeit nicht von den Weichen-Lichtsignalen.	m	R	F	B	Aus bauliche Gründen keine Verwechslungsgefahr -> keine Anpassung
0087	017	3.1.3	300.2	3.1.3	Bilder 307 – 310: Nicht mit # kennzeichnen.	Räumungssignale mögen bei SBB, BLS, SOB, RhB und MGB Auslaufmodelle sein. Es gibt aber auch zahlreiche Bahnen, die auf Anlagen ohne Zwergsignale bei eingeschalteter Stellwerkautomatik Rangierfahrwege am Tastenkasten einstellen und Rangierbewegungen ausführen. Es ist sinnvoll und erwünscht, diese bewährte Spielart der Betriebsartenumschaltung weiterhin zu bauen. Eine Signalisierung in der Aussenanlage ist dabei zwingend erforderlich.	m	A	F	P	Wird im Rahmen des TP Leuchtturm FDV berücksichtigt

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0088	017	3.1.1	300.2	2.2.1	Den neu hinzugefügten Satz «Die Infrastrukturbetreiberin kann in den Betriebsvorschriften das direkte Abstellen von Fahrzeugen an Prellböcken erlauben» nicht ins R 300.2 aufnehmen.	Das R 300.2 enthält grundsätzlich die Bedeutung von Signalen und keine Handlungsanweisungen. Zudem geht es um das Sichern abgestellter Fahrzeuge und nicht um die Verwendung des Haltsignals.	m	R	T	B	Ergänzung nötig, da ISB die Bedeutung des Signals ändern kann. Umsetzung gemäss WEB.
0089	017	3.1.1	300.4	5.3.4	Bestimmungen sollten auf alle Rangierbewegungen in Abschnitten mit > 2 Promille Neigung ausgedehnt werden.	In der Lösungsentwicklung wird richtigerweise aufgeführt, dass a. Geschwindigkeit, b. Neigung und c. Bremsvermögen das Risiko aus bremstechnischer Sicht beeinflussen. In der Umfeldanalyse wird richtigerweise EBV Art. 34, Abs. 2 zitiert. Nur: Es gibt viele Bahnhöfe, bei denen die genannten 2 Promille Gefälle überschritten werden. Dafür werden (sofern die Längsprofile ändern) Abweichungen beantragt mit der Begründung, es würden nicht regelmässig Wagen abgestellt. Da bei den selten vorkommenden Rangierbewegungen und Fahrzeugabstellungen auch im Bereich von > 2 Promille die Bestimmungen über Rangierbewegungen im Bahnhof angewendet werden, entsteht ein aus Risikosicht nicht begründbarer Unterschied zu Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen oder auf der Strecke. Vorschlag: Die ISB hat zu regeln, in welchen Anlagen (Bahnhöfe, aber auch Streckenabschnitte, z.B. als Rangierbewegung im Bahnhof bediente Anschlussgleise auf der Strecke) die erleichterten und in welchen die normalen (sprich schärferen) Bremsvorschriften gelten. Mit dem Zwang zu einer solchen Liste würden systematisch alle Bahnhöfe bzw. Abschnitte auf die Neigungsverhältnisse untersucht. Auf einigen Bahnhöfen wird die Neigung von 2 Promille nur zwischen Einfahrsignal und Streckentrennung überschritten – in einem Bereich also, wo in der Regel nicht rangiert wird. Dort könnten unter Umständen Rangierhaltsignale aufgestellt werden um trotzdem im ganzen übrigen Bahnhofsbereich die erleichterten Bremsbestimmungen anwenden zu können.	m	R	F	B	Für die Umsetzung der SUST-Empfehlung wurden in der Arbeitsgruppe verschiedene Ansätze diskutiert. Auf eine Anpassung der FDV R300.4 Ziffer 1.8.1 wurde bewusst verzichtet, da die von der SUST bearbeiteten Fälle ausschliesslich Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen betrafen. Die vorgeschlagene Regelung bzw. dem Zwang zur Erstellung von Listen wurde im Rahmen der FDV A2020 nicht diskutiert. Das BAV geht davon aus, dass die ISB auch ohne «Zwang» aufgrund ihres Risikomanagements allfällige Massnahmen ergreifen werden. -> Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen
0090	017	3.1.2	300.6	1.1.3	Statt «befahren und wieder verlassen» analog R300.6 Ziffer 2.3.3 «freigelegt» schreiben.	Die Präzisierung «... und wieder verlassen» ist sprachlich zwar unnötig, aber aufgrund der immer wieder auftretenden Missverständnisse sinnvoll. Es könnte aber auch die gleiche (sprachlich elegantere) Terminologie gemäss R300.6, Ziffer 2.3.3 verwendet werden.	m	R	T	B	Das <u>Verlassen</u> ist zwingend erforderlich. Umsetzung gemäss WEB.
0091	017	3.1.2	300.9	2.5	Statt «befahren und wieder verlassen» analog R300.6 Ziffer 2.3.3 «freigelegt» schreiben.	Die Präzisierung «... und wieder verlassen» ist sprachlich zwar unnötig, aber aufgrund der immer wieder auftretenden Missverständnisse sinnvoll. Es könnte aber auch die gleiche (sprachlich elegantere) Terminologie wie im R300.6, Ziffer 2.3.3 verwendet werden.	m	N	T	B	Nr. 0090 Das Verlassen ist zwingend erforderlich. Umsetzung gemäss WEB.
0092	017	3.1.2	300.9	2.6	Statt «befahren und wieder verlassen» analog R300.6 Ziffer 2.3.3 «freigelegt» schreiben.	Die Präzisierung «... und wieder verlassen» ist sprachlich zwar unnötig, aber aufgrund der immer wieder auftretenden Missverständnisse sinnvoll. Es könnte aber auch die gleiche (sprachlich elegantere) Terminologie wie im R300.6, Ziffer 2.3.3 verwendet werden.	m	N	T	B	Nr. 0090 Das Verlassen ist zwingend erforderlich. Umsetzung gemäss WEB.
0093	017	3.1.2	300.6	2.3.3	Im bestehenden Text statt «die Zugspitze ... befahren hat» schreiben: «die Zugspitze ... erreicht hat»	«befahren hat» ist die Zeitform Perfekt, was bedeutet, dass das Ereignis in der Vergangenheit liegt. Das ist hier aber nicht gemeint, weil: Der Zug darf beschleunigen, <u>während</u> die Zugspitze die letzte Weiche des Bahnhofs befährt. Die Zugspitze muss das erwähnte Element also bloss <u>erreicht haben</u> .	m	R	T	B	Die Änderung dieser Bestimmung war nicht Bestandteil der Analyse. Keine Anpassung in der FDV.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0094	017	3.2	300.1	3.1	Begriffe «Schutzgerüst» und «Schutzzaun» nicht durch «Absperrung» ersetzen.	Das Thema «Arbeiten im Gleisbereich» hat in den letzten Jahren viel (zu viel?) Raum in den FDV eingenommen. Die Initianten täten gut daran, beim Schreiben vertiefte Überlegungen anzustellen, als dauernd zu ändern. Bestimmungen in den FDV sind das Eine – die Anwendung auf den Baustellen das Andere. Dort läuft manches immer noch wie vor 30 Jahren. Das kann nicht verwundern, wenn laufend Details geregelt und - kaum in Kraft gesetzt - umgeschrieben werden.	m	R	G	B	Pauschale Eingabe, daher für Weiterbearbeitung nicht ausreichend konkret. Die Verwendung des Begriffes "Absperrung" soll den risikoorientierten Einsatz von heute vielfältigen technischen Mitteln ermöglichen. Das übergeordnete Schutzziel bleibt dabei unverändert. Gleichzeitig werden Konflikte mit der Begriffsverwendung im R RTE 20600 vermieden. ==> keine Anpassung
0095	017	3.2	300.1	3.2	Begriffe «Schutzgerüst» und «Schutzzaun» nicht durch «Absperrung» ersetzen.	Die neue Begriffserklärung enthält bereits wieder Verbesserungspotenzial: 1. Was ist mit «unbeabsichtigtes Eindringen» gemeint? Das Eindringen von Personen oder Maschinen, Gegenständen, ... 2. Es wird darin zwischen Gleisbereich und Gefahrenbereich unterschieden. Das Wort Gefahrenbereich ist aber nicht erklärt und kommt in den FDV lediglich einmal vor. Ich bin klar für einen Marschhalt bezüglich aller Bestimmungen zu Arbeiten im Gleisbereich: Es kommen laufend neue Anforderungen und unausgereifte Änderungswünsche zu diesem Thema, welche die Sicherheit nicht erhöhen. All diese Details sollen in den RTE's geregelt werden. In den FDV sind nur jene Prozesse zu regeln, welche den eigentlichen Bahnbetrieb mit mehreren fahrdienstlichen Rollenträgern betreffen. Und dazu gehört das Thema «Absperrung» definitiv nicht.	m	N	G	B	Nr. 0094
0096	017	3.2	300.1	3.2	Keine Präzisierungen zum Begriff Gehweg aufnehmen.	Die Präzisierungen sind nicht zielführend, weil a) Der Ausdruck Gehweg kommt in den AB-EBV viermal vor: Dreimal im Zusammenhang mit Tunnels (AB zu 28.2) und einmal mit Perrons (AB zu 34.4). Ansonsten ist von Dienst- und Schlupfweg die Rede, wobei der Dienstweg dem Gehweg der FDV R 300.1 am nächsten kommt. b) Der Ausdruck Gehweg kommt in den FDV viermal vor: Dreimal wird er im R 300.1 erklärt. Einmal wird er im R 300.8 erwähnt, dort aber im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs «sichere Gehwege (inklusive Unterführungen) ausserhalb des Gleisbereichs benutzen». Ergo: Das was im R 300.1 erklärt wird, kommt in den Bestimmungen nie vor. c) «... der durch Personal zum Aufenthalt oder Arbeiten genutzt werden kann» ist heute schon nicht eindeutig: Gemeint ist ja Aufenthalt und Arbeiten im Gleisbereich, was aber weder aus der Begriffserklärung eindeutig hervorgeht noch aus dem Kontext; die Erklärung steht im R 300.1 und nicht im R 300.12. Zudem: Im R 300.1 steht in der Erklärung zum Sicherheits-Zwischenraum, dass der Sicherheits-Zwischenraum vorhanden sei, wenn ein Gehweg (also gemäss Definition ein Bereich ohne Schotter) besteht. In Anbetracht dessen, dass die AB-EBV keine gleichlautende Vorgabe machen, scheint mir diese Aussage «Wo kein Schotter, da ein Gehweg, da ein Sicherheits-Zwischenraum» nicht haltbar. Auch hier gilt: In den FDV nicht an Bestimmungen herumschrauben, die in der R RTE 20100 zu regeln sind. Lieber solche Bestimmungen aus den FDV entfernen.	m	A	F	B	Der Gehweg ist eines der möglichen Mittel, um für das operative Personal den Sicherheits-Zwischenraum nach FDV erkennbar zu gestalten, daher sind Begriff und Erklärung des Begriffes in den FDV zielführend. ==> Für Begriffserklärung "Gehweg" wird der Lösungsvorschlag gem. WEB umgesetzt Aufgrund des Inputs wurde die Verwendung des Begriffes «Gehweg» im Entwurf AB-EBV 2020 sowie in den FDV überprüft. Ergebnis: AB-EBV: In AB 28.1, 28.2 und 34.4 wurde der Begriff bisher nicht im Sinne der FDV verwendet. => <i>Version E.I.K der AB-EBV wurde angepasst.</i> FDV: In R 300.8, Ziffer 1.2.2 wird «Gehweg» nicht im Sinne der Begriffserklärung gem. R 300.1, Ziffer 3.2 und in einem anderen Kontext verwendet. Um Missverständnisse zu verhindern, wird der FDV-Text angepasst: ==> R 300.8, Ziff. 1.2.2 anpassen: 1.2.2 Vermeidung von Gefahren <i>Die Mitarbeiter vermeiden mögliche Gefahren, indem sie insbesondere:</i> – <i>Warnhinweise beachten</i> – <i>Schutzeinrichtungen benutzen</i> – <i>sichere Gehwege Wege (inklusive Unterführungen) ausserhalb des Gleisbereichs benutzen</i>

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0097	017	3.2	300.4	2.2.1	Heutige Formulierung «ins Lichtraumprofil ragen» belassen.	Die geplante Änderung bringt nicht mehr Klarheit. Als langgedienter Eisenbahner kann ich mir unter «Lichtraumprofil» etwas vorstellen und das auch in den AB-EBV nachschlagen. Ich weiss aber beim besten Willen nicht, was ich mit «die zulässigen Abmessungen überragen» anfangen soll. Die zulässigen Abmessungen wovon? Gibt es irgendwo Bestimmungen über die zulässigen Abmessungen von Fahrzeugen und deren Ladung? Nicht das ich wüsste, es sei denn in den Beladungsvorschriften. Massgebend ist, dass nichts das LRP verletzt. So misst denn auch eine Profilmessanlage die Einhaltung des LRP (genauer: Der Grenzlinie fester Anlagen), nicht die Abmessung von Ladung und Fahrzeugen.	m	N	G	B	Nr. 0375
0098	017	3.2	300.4	2.8.2	Heutige Formulierung belassen.	a) Die neue Formulierung besagt, dass Sicherheitszeichen bzw. Zwergsignale die Grenzlinien vorgeben würden. Effektiv ist es umgekehrt: Aus den Berührungspunkten der Grenzlinien fester Anlagen ergibt sich der Standort des (allenfalls theoretischen) Sicherheitszeichens. Der Standort des Zwergsignals ergibt sich aus dem Standort des theoretischen Sicherheitszeichens plus den Zuschlägen für den Fahrzeugüberhang (min. 3 m bei LRP A und C, mind. 5 m bei LRP B und Normalspur, da dort die GFM-Grenze liegt und das Zwergsignal an der GFM-Grenze zu platzieren ist. b) Natürlich dürfen Fahrzeuge über das Sicherheitszeichen bzw. das Zwergsignal hinausgeschoben werden – sofern der Fahrweg für diese Bewegung eingestellt ist. Fazit: Die neue Formulierung ist falsch, die heutige richtig und daher zu belassen.	m	N	F	B	Nr. 0039
0099	017	3.2	300.12	2.1.3	Heutige Formulierung belassen.	a) Die neue Formulierung ist zu allgemein; sie schreit geradezu nach einer Präzisierung. Diese wird – bis zur weiteren Präzisierung in den Vorschriften - in Schulungen erfolgen, wobei jeder nach seinem Gusto Gefährdungen hineininterpretiert. b) Die Aussage in den Erläuterungen, wonach das LRP auch den Dienstweg umfasst und dort durchaus auch Personen und Geräte stehen dürfen, ist richtig. Das LRP setzt sich ja aus der Grenzlinie fester Anlagen und den Sicherheitsräumen (Dienst- und Schlupfweg sowie Fensterraum) zusammen. Ich bin durchaus dafür, in den FDV bezüglich LRP und Grenzlinie fester Anlagen präziser zu werden – aber dann in einem Aufwisch im Gesamtwerk FDV. Da in den FDV unter Lichtraumprofil normalerweise nur die Grenzlinie fester Anlagen gemeint ist, sollte man das so stehen lassen und im Hinterkopf behalten: «LRP gemäss FDV = Grenzlinie fester Anlagen gemäss AB-EBV».	m	R	G	B	Die gewählte Formulierung soll bewusst risikoorientiertes Handeln zulassen. Welcher Raum frei zu halten ist, soll - ausgehend von der Gefährdung - situativ im Rahmen der Risikobeurteilung festgelegt werden können. Die Verwendung des Begriffs "Lichtraumprofil" ist an dieser Stelle nicht korrekt und zu einschränkend (siehe auch Erklärungen im WEB T 3.2). Auf die Aufnahme des Begriffes "Grenzlinie fester Anlagen" in die FDV wird bewusst verzichtet, da es sich dabei um einen technischen Begriff handelt, der dem Betriebspersonal nicht zwingend bekannt ist. => keine Anpassung; Lösungsvorschlag WEB wird übernommen.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0100	017	3.2	300.12	3.2.4	Zweite Aufzählung: Heutige Formulierung belassen.	Die vorgesehene Präzisierung besagt, dass keine Gefährdung der Fahrten resultieren darf und impliziert, dass dies mit der Einhaltung der Grenzlinie fester Anlagen und des Fensterraums erfüllt werde. Ich bin damit nicht einverstanden und halte entgegen: Ein im Dienstweg abgestelltes Arbeitsmittel mit einer Länge von >1.5 m ist gem. AB-EBV unzulässig. Und ein Arbeitsmittel, das – auch nur in geringster Abmessung – in den Schlupfweg oder Fensterraum ragt, ebenfalls. Fazit: Die geänderte Formulierung will Spitzfindigkeiten erlauben, hält aber genau solchen nicht Stand. Und grundsätzlich: Es handelt sich um eine Bestimmung, die ausschliesslich das Baustellenpersonal betrifft und in keinem Zusammenhang mit fahrdienstlichen Prozessen steht. Entsprechend gehört sie ausschliesslich in die R RTE 20100.	m	R	G	B	Die in den FDV geregelten Prozesse sind fahrdienstliche Prozesse. Betriebliche Sicherheitsmassnahmen bilden eine Schnittstelle zwischen Arbeiten im Gleisbereich und Bahnbetrieb, daher ist die Regelung in den FDV an der richtigen Stelle. Die AB-EBV regeln in AB zu Art. 18.3 die Eintragungen für Bauten und Anlagen. In den FDV wird dagegen im Zusammenhang mit Arbeitsstellen der Gebrauch von Arbeitsmitteln behandelt. Ausgehend von den Gefährdungen soll es möglich sein, risikoorientiert und geplant über das Sicherheitsdispositiv Arbeitsmittel in sicheren Räumen auch innerhalb des LRP zuzulassen (z.B. Railsafe, Schotterdepot, Geräte, Werkzeuge), sofern dadurch keine Gefährdung entsteht. Der "Gleisbereich" umfasst gem. Begriffserklärung eine deutlich grösseren als den hier gewollten Perimeter, daher ist der Begriff an dieser Stelle nicht anwendbar. ==> keine Anpassungen
0101	017	3.2	300.12	3.2.4	Dritte Aufzählung: Statt «Gleises»: «Gleisbereichs»	«Gleis» ist nicht definiert. «Gleisbereich» hingegen ist im R 300.1 definiert und passt 100 % zu dem, was hier gemeint ist.	m	R	T	B	Nr. 0100
0102	017	3.2	300.12	3.7.1	Gut so, unbedingt übernehmen.	Die heutige Bestimmung erlaubt – buchstabengetreu umgesetzt – auch die Fahrbarmeldung eines instabilen, verschütteten oder entfernten Gleises. Das darf nicht sein und muss in den FDV geändert werden.	m	A	T	B	Die Ergänzung im 1. Absatz vervollständigt die Regelung.
0103	017	3.2	300.12	4.4.2	Heutige Formulierung belassen.	Ich sehe zwar durchaus Bedarf, diese Bestimmung zu präzisieren. Dieser Vorschlag präzisiert aber nicht, sondern verallgemeinert. Ohnehin sehe ich keinen Bedarf, dies in den FDV zu regeln sondern schlage vor, dieses Thema ausschliesslich in der R RTE 20100 zu behandeln.	m	R	G	B	Das Schutzziel der Bestimmung bleibt unverändert. Mit der neuen Formulierung ausgehend von der Gefährdung wird risikobasiertes Handeln bzw. Planen ermöglicht. ==> Keine Anpassung
0104	017	5.1	300.2	8.2.3	«Fahrt bei gestörter Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L» statt «Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L»	Dass es sich um ein Hauptsignal handelt, ist gemäss Ziffer 5.1.5 des R 300.2 durch die Linsenordnung gegeben. Da z. B. die Ziffer 5.2.5 mit «Freie Fahrt» betitelt ist, würde ein Titel «Fahrt bei gestörter Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L» oder auch «Fahrt trotz gestörter Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L» besser ins Gefüge passen. Zudem würden damit auch die umfangreichen Bestimmungen im Zusammenhang mit den Gruppensignalen hinfällig, da es sich einfach um einen weiteren Fahrbegriff (Ausführung) handelt.	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi Das Signalbild "rot blinken" bedeutet "Zustimmung zur Vorbeifahrt" (siehe eben auch HiSi, Bilder 809 / 808). "Rot blinken" soll nicht in einem Fall "Zustimmung zur Vorbeifahrt" und in einem anderen Fall "Fahrt" bedeuten. Auch wenn beim HiSi BUe ein anderer Prozess zur Anwendung kommt und die übrigen Fahrstrassenelemente normal funktionieren, bleibt es eine Vorbeifahrt an einem rot blinkenden Hauptsignal in einem Störungsprozess. > Keine Anpassung

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0105	017	5.1	300.1	3.1 / 3.2	Gestörter Fahrweg Fahrweg, in welchem sich ein gestörtes bzw. mittels Notbedienung in Grundstellung verbrachtes Element der Sicherungsanlage befindet.	Es macht m.E. keinen Sinn, «Abschnitt» zu schreiben und anschließend zu erklären, dass damit «Fahrstrasse» gemeint ist. Wobei der Begriff «Fahrstrasse» per Definition die Sicherung durch das Stellwerk voraussetzt - was aber im Störfall eben nicht immer möglich ist. Darum hier lieber den Begriff «Gestörter Fahrweg» verwenden und sich so den Ausdruck «Abschnitt» frei sowie den Begriff «Fahrstrasse» rein halten. Zudem entstünde (richtig: besteht heute schon) mit «Fahrstrasse» eine Ungereimtheit zu R 300.9, Ziffer 2.3, wo «Fahrweg» steht. Der Satz «Ist für jede Fahrt zu bestimmen» gehört m.E. nicht zum Begriff im R 300.1 sondern zum Prozessbeschrieb im R 300.9.	m	R	F	B	Eingabe wird verstanden. Herausforderung: Fahrweg ist <u>geografisch</u> nicht bestimmt (R 300.1, 3.2) Fahrstrasse ist definiert durch einen <u>Start- und Zielpunkt</u> (R 300.1, 3.2) Für den Begriff ist die geografische Abgrenzung (Start- und Zielpunkt) zwingend nötig. Überarbeiteter Begriff (Ergänzung aus heutiger Ziffer 2.1.2): Gestörter Abschnitt Fahrweg, welcher durch ein gestörtes Element der Sicherungsanlage beeinflusst wird bzw. in welchem sich ein mittels Notbedienung in Grundstellung verbrachtes Element der Sicherungsanlage befindet. Der gestörte Abschnitt entspricht der geplanten Fahrstrasse, welche im Regelbetrieb ohne Notbedienung eingestellt wird und ist für jede Fahrt zu bestimmen
0106	017	5.1	300.9	1.2.2	Aufzählung «überwachte Bahnübergangsanlage» löschen.	Passt nicht zum Absatz «Durch eine örtliche Kontrolle wird festgestellt, ob das gestörte Element der Sicherungsanlage frei ist.»; es gibt keinen Prozess, der eine örtliche Kontrolle einer Bahnübergangsanlage vorsieht. Oder geht es um die Umgehung der Raumüberwachung? Davon lese ich aber nichts, auch nicht in den Erläuterungen.	m	R	G	B	Nein, eine örtliche Kontrolle einer überwachten Bahnübergangsanlage bei gestörter Raumüberwachung nötig
0107	017	5.1	300.9	2.1.2	Heutige Formulierung belassen.	Ein gestörtes SA-Element verhindert das Umstellen bzw. das Öffnen bzw. die Signalfahrtstellung. Es ist daher unnötig, ein gestörtes Element zu sichern. Erst - bevor eine Grundstellung der GFM herbeigeführt wird, ohne den freien Zustand örtlich festgestellt zu haben oder - vor der Zustimmung zur Fahrt müssen durch die SA nicht gesicherte Elemente durch Ersatzmassnahmen gesichert werden. In der FDV-Ausgabe 2016 ist es richtig: «Der gestörte Abschnitt ist ... je nach Fall vor dem Eingriff in die Sicherungsanlage zu sichern.»	m	R	F	B	Nein, Begründung: - das Sichern ist nötig, damit z.B. eine allfällige Automatik nicht (dauernd) Fahrstrassen speichert - das Sichern verhindert ungewolltes Einlaufen von Fahrstrassen (z.B. nach Grundstellung von Elementen) Den gestörten Abschnitt gibt es so nicht. Dieser kann jeweils für Fahrten unterschiedlich sein (vgl. Analyse WEB)
0108	017	5.1	300.9	2.1.3	2.1.3 Gleisfreimeldeeinrichtung gestört Ein als belegt angezeigter Gleisfreimeldeabschnitt gilt als gestört, wenn aufgrund einer örtlichen Kontrolle sein freier Zustand festgestellt wurde. Der Fahrdienstleiter darf einen gestörten Gleisfreimeldeabschnitt mit der Notbedienung in die Grundstellung verbringen. Wird dadurch der Gleisfreimeldeabschnitt als frei angezeigt, ist die Störung behoben.	1. Die im Entwurf vorgesehene Formulierung kann nur unter Einbezug des Titels verstanden werden. Die Bestimmung sollte aber auch ohne Einbezug des Titels verständlich sein. 2. Der erste Abschnitt der vorgesehen Formulierung besagt, dass die Gleisfreimeldeeinrichtung frei sein müsse. Korrekt muss es heissen, dass der Gleisfreimeldeabschnitt frei sein muss. 3. Die Formulierung sollte mit der Prozessreihenfolge übereinstimmen. Das ist mit dem Vorschlag erfüllt. 4. Eine Sicherung durch den Fahrdienstleiter ist im vorgeschlagenen Prozessablauf zu keinem Zeitpunkt nötig.	m	R	G	B	zu 1: nein, kein Nutzen bzw. Mehrwert. Ablauf im Kernprozess Störungen korrekt. Ziffer 2.1.3 wird nie isoliert abgehandelt. zu 2: nein, kein Nutzen bzw. Mehrwert zu 3: keine Anpassung zu 4: Thema Sicherung ist nicht Teil der vorliegenden Ziffer

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0109	017	5.1	300.9	2.1.4	<p>2.1.4 Fahrweg und Fahrten bestimmen Der Fahrdienstleiter hat - die nächste Fahrt und den für diese vorgesehenen, gestörten Fahrweg, sowie - die letzte Fahrt über den gestörten Fahrweg zu bestimmen und zu protokollieren.</p> <p>Anschliessend hat der Fahrdienstleiter - sicherzustellen, dass sich im gestörten Fahrweg keine Fahrt befindet, und - zu prüfen, ob keine Zustimmung gegen den gestörten Fahrweg vorliegt.</p>	<p>1. Der vorgesehene Titel «Treffen von Massnahmen» ist sehr allgemein gehalten. Eine Konkretisierung ist wünschenswert und möglich.</p> <p>2. Die Reihenfolge im Text muss mit der Reihenfolge der Handlungen übereinstimmen: Man muss zuerst den Fahrweg bestimmen bevor man ermitteln kann, welche Fahrt diesen zuletzt befuhrt.</p> <p>3. In der 1. Aufzählung steht «Element», in der 2. «Abschnitt». Beides sollte durch «Fahrweg» ersetzt werden.</p> <p>4. Nach meinem Sprachverständnis, heisst es: «prüfen, ob ...» und «sicherstellen, dass». Aber nicht «prüfen, dass».</p> <p>5. Warum sollte nach dem gestörten Abschnitt keine Zustimmung vorliegen dürfen? Meines Erachtens – und gemäss langjähriger Formulierung auf den CL-F - darf keine Zustimmung gegen den gestörten Fahrweg vorliegen.</p>	m	A	G	B	<p>zu 1: nein, kein Nutzen bzw. Mehrwert. zu 2: nein, vorgeschlagene Anpassung ist materiell falsch zu 3: nein, vorgeschlagene Anpassung ist materiell falsch zu 4: korrekt, Text anpassen zu 5: nein, vorgeschlagene Anpassung ist materiell falsch</p>
0110	017	5.1	300.9	2.2	<p>Der gestörte Fahrweg ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu befahren. Der Lokführer hat die überwachten Bahnübergangsanlagen im betreffenden Abschnitt als gestört zu betrachten.</p>	<p>Mit Blick darauf, das Aufheben der Fahrt auf Sicht ab der 2. Fahrt der ISB zu überlassen, kann dieser Text stark vereinfacht werden. In den Textvorschlag eingeflossen ist auch der Antrag, in diesem Zusammenhang «Fahrweg» statt «Abschnitt» zu schreiben.</p>	m	R	F	B	<p>Eingabe korrekt, Text anpassen (jedoch mit "gestörter Abschnitt")</p> <p>Der gestörte Abschnitt ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu befahren. Dabei hat der Lokführer die überwachten Bahnübergangsanlagen als gestört zu betrachten.</p>
0111	017	5.1	300.9	2.2.1	<p>Die Infrastrukturbetreiberin kann in den Ausführungsbestimmungen regeln, wie und unter welchen Bedingungen ab der zweiten Fahrt die <i>Fahrt auf Sicht</i> aufgehoben werden kann.</p>	<p>Der nebenstehende Textvorschlag entspricht eher den andernorts in den FDV vorkommenden Formulierungen. Eine Kann-Formulierung ist hier angebracht. Zudem ist der Text kürzer und weckt nicht den Verdacht, hier habe man etwas geändert, das zuvor 15 Jahre lang enthalten war.</p>	m	R	G	B	<p>Nein, keine Anpassung</p>
0112	017	5.1	300.9	2.3.1	<p>Der Fahrdienstleiter hat den gestörten Fahrweg einzustellen und zu sichern.</p>	<p>In der heutigen Formulierung ist nicht klar, ob sich das «soweit» auch auf das Sichern bezieht oder nur auf das Einstellen. Da der Fahrweg aber vollständig einzustellen und zu sichern ist, wird der Satz am besten durch Weglassen vereinfacht.</p>	m	R	G	B	<p>Nein, Text korrekt (Fahrweg einstellen). Die Sicherung ist bereits in Ziffer 2.1.2 enthalten</p>
0113	017	5.1	300.9	2.3.2	<p>Heutige Formulierung beibehalten.</p>	<p>1. Die Formulierung muss die Prozessreihenfolge respektieren. Mit der vorgesehenen neuen Formulierung würde zuerst die Grundstellung erfolgen und dann Fahrt auf Sicht vorgeschrieben. Das «vor der Grundstellung» im zweiten Absatz kompensiert zwar sprachlich korrekt - vom Ablauf her ist es aber immer noch falsch.</p> <p>2. Die einleitende Einschränkung «Sofern erforderlich» will vermutlich den Fall «Grundstellung nach örtlicher Kontrolle» berücksichtigen. Das ist aber hier nicht nötig; wir befinden uns im Kapitel «Fahrweg einstellen und sichern». Dieses kommt nach örtlicher Kontrolle und erfolgreicher Achszähler-Grundstellung gar nicht zur Anwendung; die Störung wäre nach Anwendung der Ziffer 2.1.3 bereits behoben. Oder wird auf die zweite Fahrt (und folgende) abgezielt? – Das wäre unter Berücksichtigung meines Vorschlags zu Ziffer 2.2 nicht nötig.</p>	m	R	G	B	<p>zu 1: nein, das Vorschreiben von FaSi ist nicht in jedem Fall nötig. Daher der Grundsatz vor der Spezialbestimmung zu 2: nein, wird benötigt wenn FaSi nicht aufgehoben werden kann/darf. Beispiel: Grundstellung erst nach einer Fahrt möglich (Ziffer 2.1.3 nicht anwendbar)</p>

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0114	017	5.1	300.9	2.4.3	1. Absatz: Heutige Formulierung beibehalten.	Die Änderung auf «betreffenden» statt «Halt zeigenden» macht m.E. aus zwei Gründen keinen Sinn: 1. Ein dunkles Hauptsignal gilt als Halt zeigendes Signal im Sinne der FDV. Nur technisch gesehen gilt ein dunkles Signal nicht als Halt zeigendes Signal. 2. Mit dieser Änderung würde der Befehl Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal einen falschen Titel tragen.	m	R	G	B	zu 1: nein, Formulierung belassen (HiSi ist kein Halt zeigendes Signal) zu 2: nein, Formulierung belassen
0115	017	5.1	300.9	2.5	Ist sichergestellt, dass die Fahrt den gesamten gestörten Fahrweg freigelegt hat , dürfen die entsprechenden Sicherungsmassnahmen, welche speziell für diese Fahrt getroffen wurden, aufgehoben werden. Es ist zulässig, die Sicherungsmassnahmen auf einzelnen bereits freigelegten Abschnitten des gestörten Fahrwegs aufzuheben.	1. Anpassungen an den Begriff «gestörter Fahrweg» 2. Anpassungen an «freigelegt» statt «befahren und verlassen». 3. Trennung zwischen Regelfall und Ausnahme/Zusatzbestimmung; die heutige Formulierung erlaubt (ungewollt), dass Sicherungsmassnahmen auf noch nicht befahrenen Abschnitten aufgehoben werden, sobald ein Teil des Fahrwegs befahren und verlassen wurde.	m	R	G	B	zu 1: nein, Formulierung belassen zu 2: nein, Formulierung belassen (kein neuer Begriff einführen) zu 3: nein, Formulierung belassen
0116	017	5.1	300.9	2.6	... welche den gestörten Abschnitt zuletzt freigelegt hat, festzustellen.	Anpassung an «freigelegt» statt «befahren und verlassen»	m	R	G	B	nein, Formulierung belassen (kein neuer Begriff einführen)
0117	017	2	300.13	3.3.4	Vorgesehenen Zusatz «und im Stillstand» weglassen	Nach meinem Verständnis liegen 0 km/h auch unter 20 km/h. Man kann argumentieren, dass eine solche Präzisierung nichts kostet und gut ist, wenn sie zum besseren Verständnis beiträgt. Man muss sich dabei aber bewusst sein, dass die FDV verschiedene solcher Überlegungen wie «0 ist auch weniger als 20» beinhalten.	m	R	T	B	Diese Formulierung wurde in der internationalen Agr TSI OPE kontrovers diskutiert. Letztlich wurde die heute übernommene Formulierung übernommen. Daraus sollten sich - auch unter Berücksichtigung anderer Formulierungen in den FDV - keine Missverständnisse ergeben. -> keine Anpassung ✓
0118	018	1	300.13		Das Kapitel "Lokführer" fehlt Warum wird das R 300.13 nicht mehr übernommen? Diese Themen müssen gesamtschweizerisch geregelt bleiben und müssen im FDV statt im Anhang aufgeführt werden.	Grund: Netzzugang. Nur die Anlage 1 Zusatzbestimmungen für Dampftraktion kann in das Reglement Historische Lokomotiven überführt werden. Vor der letzten FDV Revision waren diese Themen im R 175.1. aufgeführt. Wir von der Arbeitsgruppe Revision FDV hatten den Auftrag, diese Themen in das FDV zu überführen	m	C	T	P	Vollständigkeit bzw. der korrekte Umgang mit einzelnen Reglementsteilen ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0119	018	1	300.14		Bremsen fehlt Warum wird das R 300.14 nicht mehr übernommen? Im jetzt gültigen R 300.14 Art. 1 ist aufgelistet, das die Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Ergänzungen in den Betriebsvorschriften Regeln müssen. Der Rest muss für alle Schweizerischen Eisenbahnen sowie für alle Bahnen, die die schweizerische Eisenbahninfrastrukturen benützen im R 300.14 geregelt bleiben. Darum müssen diese Themen im FDV statt im Anhang aufgeführt werden.	Gründe: Einheitliche Regelungen, Sicherheit. Es macht ja keinen Sinn, wenn jedes EVU diese Vorschriften in Ihren Betriebsvorschriften aufnehmen muss.	m	C	T	P	Vollständigkeit bzw. der korrekte Umgang mit einzelnen Reglementsteilen ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0120	018	2	300.10	3.1	Sammelformular Befehle: ° Was für einen Zweck hat die Unternummerierung in den einzelnen Befehle, z.B. 1.10, 1-4.91 usw? ° Was bedeutet in E Eindeutige Identifikation die Buchstaben A/B/C/O im Feld? ° Befehl 9 muss Titel (fettgedruckt) heissen: Fahren mit gesenkten Stromabnehmer. ° Fahrt mit eingeschränkter Stromversorgung kann als Untertitel 9.10 aufgenommen werden. Wie muss sich der Lokführer mit dieser Information verhalten? ° Dürfen mehrere Befehle nur ablauforientiert abgegeben werden? Das Formular muss noch gründlich überarbeitet werden.	Das Formular wird dadurch sehr unübersichtlich. Grund: Sicherheit	m	R	F	B	Dies ist eine Folge der Harmonisierung und sollte zu keinen Risiken führen, daher so belassen. Zu den einzelnen Punkten: - Bei unterschiedlichen Sprachen können dank der Feldbezeichnungen (Nummern und A/B/C/D/..) die an der Kommunikation beteiligten Personen Missverständnisse minimieren. - Titel der EU-Vorgaben sollen (in den FDV) nicht angepasst werden. Die TU haben nach 2.1.4 R300.10 einzelne Felder wegzulassen. - Frage zu ablauforientierter Abgabe: Der Input ist nicht ganz eindeutig, wird jedoch so verstanden, dass dies im Kontext gemeint ist mit "Übermittlung so nah wie praktikabel an der auszuführenden Stelle" => keine Anpassung, da das Eintreten der Notwendigkeit eines (zusätzlichen) Befehls an unterschiedlichen Stellen und zu unterschiedlichen Zeitpunkten erforderlich bzw. erkannt werden kann.) ✓
0121	019	2	300.10	3.1	Ordre 9 Modifier l'intitulé en « Circulation avec alimentation électrique réduite ou ordre de circuler avec pantographes abaissés »	Prête moins à confusion lorsque par suite d'avarie ou autres mais sans réduction de l'alimentation, il est nécessaire de circuler avec les pantographes abaissés	m	R	T	B	s.a. 0120 Dies ist eine Folge der Harmonisierung und sollte zu keinen Risiken führen, daher so belassen. Für ein bahnternes Formular dürfen Aspekte weggelassen werden. (R300.10 / 2.1.4) -> keine Anpassung ✓
0122	019	3.1.3	300.2	1.1.4 (5.5.6)	Dans le cadre de l'exemple, se contenter de seulement mettre la figure mais ne pas mentionner le texte.	Eviter une répétition de ce texte, la figure à elle-seule suffit.	m	R	F	B	Il ne s'agit que d'un exemple. Seul le signe en question sera repris dans les PCT.
0123	019	5.1	300.9	1.2.4	Il faut remplacer le terme au-delà qui dans ce contexte ne nous semble absolument pas clair. Nous proposons : « Le dernier convoi ayant franchi le tronçon concerné par l'élément en dérangement de l'installation de sécurité ».	Au-delà n'est pas clair. Si on se met à la place d'un chef circulation, au-delà du dérangement peut signifier avant celui-ci par rapport à sa position géographique.	r	A	K	B	Concerne R 300.9 ch. 2.1.4; modification prise en compte "le dernier convoi qui a franchi l'élément en dérangement..."
0124	019	2	300.3	8.2.5	Ajouter « Le point kilométrique »	Les chantiers sont le plus souvent cités avec leur emplacement kilométrique.	m	A	F	B	Kann ergänzt werden, da oft angewendet. -> anpassen ✓
0125	019	2	300.3	Beilage 2	En trafic national ou interne, laisser la possibilité d'utiliser d'autres termes pour désigner un mot	En service interne par exemple = A comme Alfred, B comme Bertha, C comme Charles, D comme Daniel, etc...	m	R	T	B	Die Verwendung von anderen als den nun einheitlich vorgegebenen Buchstabierworten ist nicht mehr vorzusehen. Dies mit dem Ziel in jeder Kommunikation einzelne Buchstaben unmissverständlich verstehen zu können. Bei in der Praxis eingelebten Begriffen, z.B. Anna-Guppe, kommt Anna zwar vom Buchstaben "A", die Anna-Gruppe kann aber für die Betroffenen auch die Bedeutung einer lokalen Bezeichnung haben und demnach weiterhin verwendet werden. -> keine Anpassung ✓
0126	019	3.1.3	300.2	2.5.5	Lanterne mécanique	La lanterne elle-même ne pivote pas mais un dispositif mécanique fait coulisser les caches.	m	A	F	B	Sera pris en compte
0127	019	3.2	300.4	2.8.2	Ajouter « ou Dispositif de détection de l'état libre de la voie »	Il peut y avoir le signal jaune indiquant la présence d'un dispositif de contrôle de l'état libre de la voie, l'empêcher peut présenter des conséquences.	m	N	F	B	Nr. 0039
0128	019	3.2	300.4	2.8.3	Ajouter « ou Dispositif de détection de l'état libre de la voie »	Il peut y avoir le signal jaune indiquant la présence d'un dispositif de contrôle de l'état libre de la voie, l'empêcher peut présenter des conséquences.	m	N	F	B	Nr. 0039
0129	019	5.1	300.9	1.2.2	Ajouter « Le block » dans les éléments pouvant être contrôlés sur place.	Il peut être possible de contrôler sur place si un canton de block est effectivement libre ou non	m	N	G	B	→ Nr. 0306

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0130	020	1			In der Aufzählung der Geltungsbereiche fehlen IOP Strecken mit Aussensignalisierung und ETCS L1LS welches kein Class B System ist. Dieser Punkt hat Einfluss auf das ganze Dokument Vorschlag zur Aufteilung: - Generelle Bestimmungen - Führerstandssignalisierung auf IOP-Strecken - Aussensignalisierung auf IOP- Strecken - Aussensignalisierung auf Nicht-IOP-Strecken - Trambetrieb	Gemäss der TSI-CCS ist ETCS das Klasse-AZugsicherungssystem (unabhängig vom Level). Als Klasse-B-Systeme listet die technische Unterlage der Europäischen Eisenbahngagentur „List of CCS class B systems“, ERA/TD/2011-11, Version 3.0 für die Schweiz (ausschliesslich) EuroSIGNUM und EuroZUB auf. Es müssen alle Geltungsbereiche so definiert werden, dass alle Arten von Bahnen zuseidbar sind.	m	C	T	P	Thematik ist bei Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu analysieren
0131	020	1			Karte IOP: Carte IOP de 2012 ne prend pas en compte le CEVA et au dans le réseau principal IOP	La carte présentée ne correspond pas à l'ann 6 de l'OCF (art15a, a2). Celle-ci mentionne déjà les lignes en direction de GEPR alors que la carte mise en consultation n'en fait pas mention dans le réseau principal IOP.	m	C	T	P	Richtigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0132	020	1			Karte IOP : Karte IOP als Anlage zur FDV integrieren und in den FDV und AB EBV so erklären, dass FDV / AB EBV Leser diese verstehen. IOP-Stufe Grün (xxxx) bedeutet yyyyyy.	Für Endanwender verständlich machen. Hinweis auf IOP-Netz ohne Bezug was es bedeutet ist verwirrend.	m	C	T	P	Richtigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0143	020	2	300.3	6.2.5	Ergänzung: <i>die Zustimmung zur Fahrt für einen Zug, der mit Befehl 3 zum Stillstand aufgefordert wurde, darf erst erteilt werden, wenn dieser protokollpflichtig mittels Befehl 4 aufgehoben wurde.</i>	Präzisierung notwendig: erteilt der Fdl einem Zug die Zustimmung zur Fahrt, wenn dieser mittels Befehl 3 zum Stillstand aufgefordert wurde, wird dieser Zug im Stillstand bleiben, bis der vorangegangene Befehl widerrufen wurde. Z.B. Abholen steckengebliebener Zug von der Zugspitze: Der Havariezug wurde mit Befehl 3 protokollpflichtig zum Stillstand aufgefordert. Mit der Hilfslok (neu Spitzenfahrzeug wird mit der Original-Zugnummer weitergefahren. Muss jetzt der Lf des Havariezuges Befehl 3 an den vordersten Lf übergeben und muss der Fdl dran denken, den Befehl mit Befehl 4 aufzuheben?	m	R	F	B	Der Befehl 3 ist neu für die Schweiz. Ebenso der Befehl 4 für die Aufhebung aller protokollpflichtig übermittelten Befehle. Folglich ist in Ziffer 6.2.5 bereits enthalten, dass auch Befehl 3 - da protokollpflichtig übermittelt - der Konsequenz auch protokollpflichtig (mittel Befehl 4) aufgehoben werden muss. Erläuterungen: Befehl 3 = kein Prozess (aber Aufhebung mittels Befehl 4, wenn ISB diesen braucht.) -> keine Anpassung ✓
0134	020	2	300.10	2.1	In der Aufzählung «HOI» gemäss TSI OPE, Appendix C aufnehmen - EU-Instruktion 1 – 9 inkl. eines Begleitsatzes, dass diese HOI den gleichen (Rechts-) Status haben, wie das Sammelformular Befehle. Das integrierte Sammelformular Befehle hat bei den meisten Einträgen eine Zahl (Bezeichnung), welche nicht erklärt ist. Diese entsprechen den Angaben in den div. «HOI», das ist aber nirgends erklärt. Die entsprechenden Zahlencodes respektive die Anwendung der HOI muss erklärt werden.	Die «HOI» sind auf allen grenzüberschreitenden Fahrzeugen Pflicht. In der CH sind auch im nationalen Verkehr ausländische Fahrzeuge im Einsatz. Fahrzeuge ausländischer EVU sollen nicht zwingend mit den CH-Formularen ausgerüstet werden müssen; wider-spricht den Bestrebungen zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnbetriebes und verursacht unnötig hohe Kosten für die EVU. Zudem schafft es Rechtssicherheit, damit ein auf einem HOI protokollierter Befehl auch anerkannt wird. Vorschriften sollen verständlich sein. Rätselhafte Codes wie die Bezeichnung der Felder im Sammelformular Befehle schaffen Interpretationsspielraum	m	R	T	B	Da die hier erwähnten "HOI" in den FDV "Sammelformulare" heissen, ist eine Ergänzung der Ziffer 2.1 des R300.10 nicht erforderlich. Für die Frage der Nummerierung siehe auch 0120. Ziel ist es, dass auf allen Triebfahrzeugen nur noch diese Formulare "Sammelformulare Befehle" (oder ausländische) Formulare mit denselben Inhalten aufliegen. Dies ist ja gerade der Mehrwert der Harmonisierung. -> Keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0135	020	2	300.10	3.1	Befehle auf einem A4 Format abdrucken und das Feld «Zusätzliche Anordnung» sollte grösser sein.	Prinzipiell ist das neue Sammelformular OK. Sofern dies immer noch im Format A5 ist, müssten aber jeweils die Abschnitte «Zusätzliche Anordnungen» vergrössert werden. Dieses Feld würde dann nach heutigen Prozessen fast immer benötigt: - Nothalt Arbeitsstellen bei Befehl 1 - Schutzgeschwindigkeit und Zustimmung zur Fahrt bei Befehl 5 - Vmax 10 bei Befehl 6 - Standort BUe, örtliche Bewachung und Vmax 60 bei Befehl 8 usw.	m	R	F	B	Die Art und Weise der Ausgabe der Formulare richtet sich nach Ziffer 1.1 des R300.10 Zudem dürfen explizit keine neuen Felder aufgenommen werden (2.1.4 R300.10), damit eine echte Harmonisierung der Formulare ermöglicht wird. siehe auch 0135. -> Keine Anpassung ✓
0136	020	2	300.10	3.1	Ordre 3 titre : Ordre de rester à l'arrêt (au lieu de disposition) Ordre 3 : quand doit-il être utilisé ? Et pour le supprimer : ordre 4 ?	« Disposition » de rester à l'arrêt pas idéal en français. Übersetzung muss konform zur TSI-OPE sein.	m	R	F	B	s.a. 0143 Der Befehl 3 ist neu für die Schweiz. Ebenso der Befehl 4 für die Aufhebung aller protokollpflichtig übermittelten Befehle. Folglich ist in Ziffer 6.2.5 bereits enthalten, dass auch Befehl 3 - da protokollpflichtig übermittelt - der Konsequenz auch protokollpflichtig (mittel Befehl 4) aufgehoben werden muss. Erläuterungen: Befehl 3 = kein Prozess (aber Aufhebung, wenn ISB diesen braucht klar.) -> keine Anpassung "Ordre" au lieu de "disposition" fait sens comme cela est impératif. -> Anpassung ✓
0137	020	2	300.3	6.2.1	Für protokollpflichtige Befehle sind in jedem Fall die entsprechenden Vorgaben für das Formular die Formulare der ersten Kategorie zu beachten.	«HOI» müssen gleichwertig dem Sammelformular Befehle sein.	m	R	T	B	HOI sind Sammelformular Befehle -> keine Anpassung nötig Der redaktionelle Input wird übernommen -> Mehrzahl (Formulare) statt Einzahl ✓
0138	020	2	300.13	3.3.4	«Im Stillstand ausser zum Anfahren» als neuen Aufzählungspunkt aufführen.	Redaktionell	m	R	T	B	Dies würde bedeuten, dass bei Tempo > 0 km/h und < 20 km/h beim Anfahren nicht gesendet werden dürfte. -> keine Anpassung ✓
0139	020	2			Die SBB teilt das Ziel des BAV, die Fahrdienstvorschriften im Rahmen der Übernahme der TSI OPE anzupassen. In diesem Zusammenhang ist es uns wichtig, dass keine unnötigen Abweichungen zu den TSI-OPE entstehen. Wir erlauben uns deshalb den Hinweis, dass die Formulierungen in den FDV an mehreren Punkten noch anzupassen sind. Ebenfalls sind die Übersetzungen eingehend zu prüfen, damit die Begrifflichkeiten innerhalb der FDV respektive mit den offiziellen Fassungen der TSI-OPE (F, I) konform sind.		m	R	F	B	Anm. kus: Aus Begleitschreiben SBB übernommen Anliegen ist korrekt. Gleichwertigkeit wird angestrebt und derzeit auch erreicht. Was die Sprachfassungen betrifft: s.a. 0144 Das Anliegen ist verständlich und übergeordnet korrekt. Jedoch kann die Schweiz - solange sie nicht Mitglied in der ERA ist - zu wenig Einfluss auf die Sprachversionen der TSI's nehmen. Es ist denkbar, dass zu einem späteren Zeitpunkt für die TSI-Versionen in d, f und i auch schweizerische Begrifflichkeiten aufgenommen werden. Derzeit werden und müssen die Begriffe als gleichwertig gelten und die FDV als Nationale Sicherheitsvorschriften werden bewusst (noch?) nicht angepasst. -> keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0140	020	2	300.13	3.3.4	<p>Abschnitte 1-2 aus dem I-30111, Kap. 13.3 ebenfalls aufnehmen. Beinhaltet Handlungsanweisung an den Lokführer. Vorschrift als NNTV beantragen, oder die Bestimmung in I-30111 muss zusätzlich als NNTV gelten. 2 Betätigten der Sander mit Triebfahrzeugen in Alleinfahrt Ergänzung zu R 300.13, Ziffer 3.3.4 Für alleinfahrende Triebfahrzeuge bis und mit 4 Achsen, auch in Vielfachsteuerung, ist das Sander bei einer Geschwindigkeit < 40 km/h verboten, ausgenommen bei Notfällen. Muss im Notfall gesendet werden (verhindern Signalfall, Anprall usw.) ist sofort anzuhalten. Der zuständige Fahrdienstleiter ist mit der Standortangabe über das erfolgte Sander zu informieren. Der Fahrdienstleiter sichert die betreffenden Gleisabschnitte. Anschliessend ist die Weiterfahrt zwischen dem Lokführer und dem zuständigen Fahrdienstleiter abzusprechen. Funktionieren die Gleisfreimeldeeinrichtungen der betroffenen Gleisabschnitte einwandfrei, hebt der Fahrdienstleiter die Sicherungsmassnahmen auf. Im Falle einer Unregelmässigkeit mit der Gleisfreimeldeeinrichtung verständigt der Fahrdienstleiter den Fachdienst. Die Sicherungsmassnahmen bleiben solange bestehen, bis durch den Fachdienst eine Freigabe für das Befahren der Gleisfreimeldeeinrichtung erteilt wird.</p>	Die Bestimmungen im I-30111 wurden aufgrund von Ereignissen erstellt und sie dienen der Risikoreduktion (TSI-OPE).	m	R	T	B	<p>Der Detaillierungsgrad der geforderten Regelung entspricht nicht einer hoheitlichen (möglichst europäisch harmonisierten) Vorgabe. Im Weiteren ist eine solche Regelung in keinem Falle als NNTV gegenüber der EU notifizierbar (da es sich um eine ISB-unternehmensspezifische Vorgabe und nicht um eine hoheitliche = nationale Vorgabe handelt). Es ist jedoch derzeit möglich, dies als Netzzugangsbedingung bzw. AB-FDV Infra im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen ISB und EVU zu belassen. -> keine Anpassung ✓</p>
0141	020	2	300.3	5.2	<p><i>Im grenzüberschreitenden Verkehr auf interoperablen Strecken sind die Unterlagen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäss den TSI-Anforderungen zu strukturieren.</i> Vorschlag: <i>Im internationalen Verkehr auf interoperablen Strecken sind die Unterlagen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäss den TSI-Anforderungen zu strukturieren.</i></p>	Wir kennen z.B. auch grenzüberschreitenden Verkehr auf interoperablen Strecken im Regionalverkehr zwischen Brig und Domodossola oder Kreuzlingen - Konstanz, der gemäss den CH-Vorschriften abgewickelt wird. Für diese Reisezüge macht diese Ergänzung wenig Sinn.	m	R	T	B	<p>Die Aussage in Ziffer 5.2. bezieht sich im Wesentlichen auf die Vorgaben zum Lokführerbuch (inkl. Strecken- und Formularbuch). Da grundsätzlich für die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten das Territorialitätsprinzip gilt, soll auch überall im Ausland eine nach TSI OPE vorgegebene Struktur der Unterlagen vorliegen. Dies kann auch mit einer Art Deckblatt erfolgen, welche auf die schweizerischen Gegebenheiten Rücksicht nimmt (z.B. Streckenbuch = RADN, R30121 und allenfalls weitere Vorgaben). -> keine Anpassung ✓</p>
0142	020	2	300.3	6.2.1	<p>Text aus I-30111, 3.6, Ziff. 4.1 übernehmen. 4.1 Abgabe eines Befehls • Befehle sollen in möglichst kurzer Entfernung (z.B. letzter Halteort) vor dem betroffenen Bereich erteilt werden. • Befehle, welche den Zuglauf nach einem Fahrtrichtungswechsel betreffen, sind frühestens auf dem Bahnhof mit Fahrtrichtungswechsel zu erteilen. • Betrifft ein Befehl einen Bahnhof mit Fahrtrichtungswechsel und ist dieser sowohl für die Ein- als auch für die Ausfahrt nötig, sind separate Befehle für die Ein- und für die Ausfahrt abzugeben. • Bei Bahnhöfen und Streckenabschnitten, die innerhalb eines Zuglaufes mehrfach befahren werden, sind für Hin- und Rückfahrt separate Befehle zu erstellen. • Für den Auftrag zur Abgabe eines Befehls an einen anderen Bahnhof sind, wenn möglich, die elektronischen Formulare zu verwenden. Bei fernschriftlicher Übermittlung sind Bahnhofnamen auszusprechen.</p>	Dieser Text ist kompatibel mit den TSI und präzisiert den Abgabeort besser als die vorgesehene FDV-Änderung, insbesondere bei Spezialfällen wie Fahrtrichtungswechsel mit gleicher Zugnummer.	m	R	T	B	<p>Es ist korrekt, dass der zitierte Text des 30111 mit der Ziffer 6.2.1 des R300.3 kompatibel ist. Eine Präzisierung der FDV ist aus Sicht BAV nicht erforderlich. Der ISB steht es jedoch frei, dies im Rahmen der AB-FDV zu tun (bzw. so zu belassen). -> keine Anpassung ✓</p>

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0027	010	2	300.3	8.3.1	Ziffer wie folgt anpassen: - bei Verständigungsschwierigkeiten sind nötigenfalls einzelne Worte zu buchstabieren oder Zahlen als Einzelziffern zu nennen. Dazu sind unmissverständliche Buchstabierwörter zu verwenden (Beispiele siehe Buchstabiertabelle)	Auf Grund der vorgesehenen Anpassung in Bezug auf die Aufteilung von Zahlen in einstellige Ziffern noch weiter anzupassen.	m	A	F	B	Dies ist korrekt, alinea 5 ist anzupassen als Folge der materiellen Änderung von Alinea 3 derselben Ziffer. -> wird angepasst ✓
0144	020	2	300.3	8.3.2	Redewendungen. Die TSI OPE, 2015/995 gibt's in deutscher Sprache. Die Redewendungen sind anders übersetzt als in den FDV niedergeschrieben und werden für eine Neuausgabe mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht neu übersetzt: Verstanden = Meldung empfangen nicht verstanden, wiederholen = Bitte wiederholen Schluss = Ende usw....	Umsetzung konform zu TSI-OPE sicherstellen insbesondere bei bestehenden Übersetzungen der TSIOPE.	m	R	F	B	Anliegen ist verständlich und übergeordnet korrekt. Jedoch kann die Schweiz - solange sie nicht Mitglied der ERA ist - zu wenig Einfluss auf die Sprachversionen der TSI's nehmen. Es ist denkbar, dass zu einem späteren Zeitpunkt für die TSI-Versionen in d, f und i auch schweizerische Begrifflichkeiten aufgenommen werden. Derzeit werden und müssen die Begriffe als gleichwertig gelten und die FDV als Nationale Sicherheitsvorschriften werden bewusst (noch?) nicht angepasst. -> keine Anpassung ✓
0145	020	2	300.3	9.4	Frage: Gilt die Identifikation bereits bei der Funktionskontrolle bei der Inbetriebnahme oder Kanalwechsel?	Hier ist nicht klar wann die Identifikation genau stattfindet	m	R	T	B	Die Funktionskontrolle ist in Ziffer 9.3 geregelt und hat demnach vor dem Verfahren in 9.4 zu erfolgen. Zudem wurde in Ziffer 9.4.1 bewusst "innerhalb bestehender Kommunikationsgruppe" und "nach der Identifikation" aufgenommen. -> keine Änderung ✓
0146	020	2	300.3	Beilage 1	Mit dem I-30111 vom 01.07.2015 haben SBB, BLS und SOB die gesamten Sprachbeispiele ersetzt, damit a) diese abbilden, was in den Grundvorschriften beschrieben ist b) Schlüsselbegriffe bei Gesprächseinleitung eingeführt c) Einführung int. Buchstabiertabelle Aufgrund der hoheitlichen Einführung der int. Sprachtabelle und Übernahme der Bestimmungen aus der TSI OPE sind sämtliche Beispiele entsprechend anzupassen (Muster siehe I-30111, 3.B1).	Beispiele Ziffer 7 «Rangierfunk» an die int. Buchstabiertabelle anpassen Beispiel Ziffer 8 «Baufunk» Titel ergänzen, dass es sich hier um Wechselsprechmodus innerhalb von Arbeitsstellen handelt. Ziffer 8.2: Bravo-null-drei statt B03 Beispiel Gleissperrung aus I-30111 aufnehmen.	m	A	F	B	Anliegen ist korrekt. Div. Anpassungen werden übernommen (insb. Klärung der Funktions- und der Buchstabenbezeichnungen aus der Buchstabiertabelle). Die Schlüsselbegriffe liegen in der Kompetenz der Eisenbahnunternehmen und werden nicht in die FDV aufgenommen. Dasselbe gilt für das Beispiel der Gleissperrung in 3B1 Ziffer 9.1 der 30111. -> mehrheitlich übernommen (hoheitl. Aspekte = ok) ✓
0147	020	2	300.3	Beilage 1	5: Lf: Fahrdienst Langenthal vom Lokführer Zug 2513 zwischen Burgdorf und Wynigen verstanden, antworten.	Ein Beispiel mit Ortsangabe auf der Strecke formulieren. Das schafft Klarheit.	m	R	T	B	Beantragte Umformulierung bzw. Mehrwert eines Beispiels "zwischen zwei Bahnhöfen" im Vergleich zu "in einem Bahnhof" ist nicht ersichtlich. -> keine Anpassung ✓
0148	020	2	300.3	Beilage 1	In den AB FDV I-30111 haben wir ein Beispiel für einen vom Lokführer ausgesendeten Notruf mit Angabe der Schlüsselbegriffe abgebildet. Übermittlung eines Notrufs durch den Lokführer Lf: Offenaufruf ohne Freihören, in bestehende Verbindungen darf eingebrochen werden (wenn möglich mittels GSM-R – Notruf) Lf: «mayday, mayday, mayday „Person in Gleisnähe“ zwischen Oensingen und Niederbipp von Lokführer Zug 7262» Lf: Der Notruf ist mehrmals zu wiederholen. Danach sind Gespräche nach Möglichkeit über eine selektive Verbindung zu führen.	Fördert das Verständnis und Situationsbewusstsein der Lokführer	m	R	T	B	Der Notruf ist im Beispiel 3 enthalten. Auf die technische Lösung (hier GSM-R) wird bewusst nicht eingegangen, da andere Möglichkeiten denkbar sind (in Zukunft wohl FRMCS). Der Inhalt der Meldung und die Tatsache, dass der Notruf zu wiederholen ist und anschliessend nach Möglichkeit eine selektive Verbindung genutzt werden soll, bleiben unverändert. -> keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0149	020	2	300.3	Beilage 1	<p>Aufgrund der bereits vorhandenen Übersetzungen der TSI OPE sind alle Redewendungen in den Gesprächsbeispielen zu überprüfen, damit nicht eine CH-Version entsteht (Bsp. aus I-30111 3.B1).</p> <p><i>Fdl: Offenaufruf mit Freihören (auch GSM-R Aufruf bei Gesprächseinleitung)</i></p> <p><i>Fdl: «Lokführer Zug 1521 vom Fahrdienst Oensingen, kommen»</i></p> <p><i>Lf: «Fahrdienst Oensingen vom Lokführer 1521 in Wangen a.A, kommen »</i></p> <p><i>Fdl: «ausserordentlicher Halt Niederbipp“. Zug 1521 soll heute in Niederbipp ausserordentlich anhalten für Frequenzaufnahme, kommen »</i></p> <p><i>Lf: «ausserordentlicher Halt Niederbipp“. Zug 1521 soll heute in Niederbipp ausserordentlich anhalten für Frequenzaufnahme, Lokführer Huber, kommen »</i></p> <p><i>Fdl: « richtig, Ende »</i></p> <p><i>Verbindung beenden.</i></p>	Konform zur TSI-OPE sicherstellen, Vermeidung von Abweichungen.	m	R	F	B	<p>siehe 0144:</p> <p>Anliegen ist verständlich und übergeordnet korrekt. Jedoch kann die Schweiz - solange sie nicht Mitglied in der ERA ist - zu wenig Einfluss auf die Sprachversionen der TSI's nehmen. Es ist denkbar, dass zu einem späteren Zeitpunkt für die TSI-Versionen in d, f und i auch schweizerische Begrifflichkeiten aufgenommen werden. Derzeit werden und müssen die Begriffe als gleichwertig gelten und die FDV als Nationale Sicherheitsvorschriften werden bewusst (noch?) nicht angepasst.</p> <p>-> keine Anpassung ✓</p>
0150	020	2	300.3	Beilage 1	<p>Link zu R300.3, Ziffer 8.2.5 «Die Bezeichnung des Standortes ist situativ zu wählen, dies kann z.B. ein Bahnhof, eine Betriebszentrale, ein Streckenabschnitt, der Ort vor einem Signal oder vor einer Tafel sein.»</p> <p>Ein Beispiel machen, wo sich der Lokführer nicht in einem Bahnhof befindet, z.B. in Beispiel 5 in dritter Zeile</p> <p><i>Lf: Fahrdienst Langenthal vom Lokführer Zug Zwo-fünfeins-drei (2513) zwischen Burgdorf und Wynigen, kommen</i></p>	Schafft Klarheit und zeigt auf, dass sich die Situationen auf alle Punkte der Ziffer 8.2.5 beziehen können. Gleichzeitig könnte im Gesprächsbeispiel die Ziffer 8.3.1 (einstellige Ziffern übermitteln) aufgezeigt werden	m	R	T	B	<p>s.a. 0147:</p> <p>Beantragte Umformulierung bzw. Mehrwert eines Beispiels "zwischen zwei Bahnhöfen" im Vergleich zu "in einem Bahnhof" ist nicht ersichtlich.</p> <p>-> keine Anpassung.</p> <p>Zudem wurde bewusst auf das Ausschreiben von Zahlen verzichtet. Die Aufforderung "in einstellige Ziffern aufteilen und einzeln zu übermitteln" braucht keine kompliziert wirkende Erklärung.</p> <p>-> keine Anpassung ✓</p>
0151	020	2	300.3	Beilage 1	<p>Link zu R300.3, Ziffer 8.3.1 «<i>Mehrstellige Zahlen sind in einstellige Ziffern aufzuteilen und einzeln gemäss nachfolgenden Beispielen zu übermitteln</i>»</p> <p>Zweite Zeile:</p> <p><i>Fdl: «Lokführer Zug Zwo-fünf-eins-drei (2513) zwischen Burgdorf und Wynigen vom Fahrdienst Langenthal, kommen »</i></p>	In einem Gesprächsbeispiel soll die Ziffer 8.3.1 (einstellige Ziffern übermitteln) aufgezeigt werden	m	R	T	B	<p>s.a 0151:</p> <p>Es wurde bewusst auf das Ausschreiben von Zahlen verzichtet. Die Aufforderung "in einstellige Ziffern aufteilen und einzeln zu übermitteln" braucht keine kompliziert wirkende Erklärung.</p> <p>-> keine Anpassung ✓</p>

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0152	020	2	300.5	1.4.6	Ziffer besser strukturieren, Vorschlag <i>Der Zugvorbereiter hat den Fahrdienstleiter des Abgangsbahnhofs vor der Abfahrt zu verständigen, wenn - in einem Zug die folgenden Fahrzeuge eingereicht sind o Wagen mit einem überlangen inneren Achsabstand. Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln das Mass des zulässigen inneren Achsstandes in den Betriebsvorschriften. o Fahrzeug als aussergewöhnliche Sendung o Schlussläufer oder - sich Gefahrgut im Zug befindet o Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln die benötigten Informationen zum transportierten Gefahrgut oder sich unplanmässig transportierte Reisende im Zug befinden.</i>	Eine bessere Strukturierung hilft dem Leseverständnis und eliminiert das unschöne Wording, welches Reisende als Transportgut bezeichnet. Tiere werden nicht unplanmässig transportiert und hier gelöscht. Es ist immer ein Transportplan nötig.	m	A	F	B	Die redaktionellen Aspekte werden übernommen. Ein unplanmässiger Transport von Tieren ist möglich, da sich der Term "planmässig" hier auf den üblichen (Fahr-)Plan bezieht und nicht einen fallweisen Transportplan. -> Anpassung ✓
0153	020	2	300.6	4.2.7	<i>... hat er ihn zusätzlich bei der Übermittlung des Befehls 5 protokollpflichtig über die Art der Zustimmung zur Fahrt zu verständigen.</i> Frage: Wie erfolgt die protokollpflichtige Verständigung über die Art der Zustimmung zur Fahrt? Das neue Sammelformular Befehle enthält keine entsprechenden Einträge. Ist ein Formular ab Nummer 21 vorgesehen? Ein handschriftlicher Eintrag im Feld 5-6.90 - 91?	Abweichung zur TSI-OPE: Das bisher eingelebte Verfahren mit dem anzukreuzenden zutreffenden Punkt kann aufgrund der Vorgaben Appendix C nicht mehr eingehalten werden (keine zusätzlichen Felder erlaubt). Es muss zumindest aufgezeigt werden, wie diese Protokollierung neu einheitlich und hoheitlich vorzunehmen ist.	m	A	F	B	Aussagen sind korrekt: Ankreuzen 5-6.90 und Ausfüllen 5-6.91. -> keine Anpassung ✓
0154	020	2	300.6	5.4.1	Einfahrt in das besetzte Gleis mit Befehl aufgehoben?	Diskrepanz zum Analysedokument: Gem. Erklärung Seiten11/12 wird zwar der separate Befehl 3 aufgehoben, nicht aber die Möglichkeit zur unplanmässigen Einfahrt in ein besetztes Gleis ohne BeSi	m	A	F	B	siehe Nr. 0007 -> Anpassung von 5.4.1 (Aufnahme Befehl 5) ✓
0155	020	2	300.9	11.3.4	Titel gemäss TSI OPE, App. B heisst «Complete failure of front end lights» – übersetzt: <i>Kompletter Ausfall der Stimbeleuchtung</i> und nicht « <i>Stimlampen gelöscht</i> ». Titel anpassen, damit der Kontext auch stimmt	Diskrepanz zur TSI-OPE: Stirnlampen gelöscht könnte auch sein, wenn der Lokführer diese nicht eingeschaltet hat. Die Situation im App. B meint aber die Beleuchtung, welche aufgrund von (Lampendefekten) ausfällt. Zusätzlich macht die TSI OPE die Unterscheidung zwischen guten Sichtverhältnissen und Nacht bzw. schlechten Sichtverhältnissen.	m	A	F	B	Anpassung des Titels in "Ausfall der Stirnlampen" wird übernommen. Die Berücksichtigung der "schlechten Sichtverhältnisse" wird übernommen. Mit der Formulierung, wonach die Stimbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen sei, ist die interpretationsreiche Formulierung der TSI-OPE mitberücksichtigt (nearest location ...) -> teilweise Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0156	020	2	300.9	11.3.4	Frage: Wie kann der Lokführer während der Fahrt feststellen, dass sein Zug schlecht erkennbar ist? <i>Die vorgeschriebene Signalisierung am Zug ist bei Ausfall der Stimbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen. Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren.</i>	Anwendung gemäss TSI-OPE: Die TSI OPE macht eine Unterscheidung zwischen Tag/gute Sichtverhältnisse «The train shall proceed at the maximum permitted speed to the nearest location where the front end light may be repaired/replaced or the affected vehicle replaced » und bei Nacht / schlechten Sichtverhältnissen «As long as a portable front end light displaying a white light is fitted on the front of the train, the train shall proceed at the maximum allowable speed for that failure to the nearest location where the front end light may be re-paired/replaced or the affected vehicle replaced. If a portable front end light is not available, the train shall not proceed, unless formal instructions are given by the signaller to continue to the nearest suitable location to where the line may be cleared».	m	R	F	B	s.a. 0155 Die Berücksichtigung der "schlechten Sichtverhältnisse" wird übernommen. Mit der Formulierung, wonach die Stimbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen sei, ist die interpretationsreiche Formulierung der TSI-OPE mitberücksichtigt (nearest location ...) -> teilweise Anpassung ✓
0157	020	2	300.9	11.3.4	<i>Wenn nachts oder auf Strecken mit Tunnels nicht mindestens eine Lampe brennt, darf nicht weitergefahren werden, ausgenommen es liegt die Zustimmung des Fahrdienstleiters vor, bis zum nächsten geeigneten Halteort zu fahren, um die Strecke freizulegen und die Stimbeleuchtung wiederherzustellen.</i>	Dieser Passus ist zu überdenken, damit kein Zug aufgrund einer Meldung von einem Gegenzug aufgrund fehlender Stirnbeleuchtung mitten auf der offenen Strecke stehenbleibt und den gesamten Zugverkehr blockiert. Vielmehr sollte das Vorgehen für den Passus «unless formal instructions are given by the signaller» beschrieben werden	m	R	F	B	s.a. 0155 Anliegen ist verständlich, obschon die Verfügbarkeit der Stimbeleuchtung hoch sein sollte, kann der beschriebene Fall eintreten. Daher soll die Ziffer einfach ergänzt werden: <i>Nach Information des Fahrdienstleiters darf der Abschnitt freigelegt werden.</i> -> Anpassung ✓
0158	020	2			Am 21.12.2018 wurde von der EU-Kommission eine neue Draftversion der TSI OPE auf CIRCAB hochgeladen. (16/797-ST07, Version EN05), welche im Januar 2019 ins RISC gehen soll. Änderungen betreffen Route book, Zugschluss, Streckenkompatibilität, operating rules	Informativ: CER hat zu den Themen Zugschluss und RCC Change requests formuliert und am 09.01.2019 an ERA verschickt, da die Formulierung in der Version 21.12.18 nicht stimmig ist	m	A	T	B	<i>Im Bereich Zugschluss gab es Änderungen. Es sind nur noch zwei rote Lampen (Dauerlicht) bei RZ und GZ sowie zwei rot-weiße Scheiben (nach Muster mit Dreiecken) bei GZ zugelassen. Für CH sollen auf dem nicht-IOP- und dem IOP-Ergänzungsnetz die aktuellen Varianten noch genutzt werden dürfen, jedoch längerfristig abgeschafft werden. -> Anpassung der FDV in der Konsequenz</i> <i>Beim Route book betreffen die Änderungen die FDV nicht, weil die relevanten Angaben in den FDV enthalten sind (und die konkrete Umsetzung mittels Verweis in AB-EBV 12 - Ziffer 2.3 erfolgen soll - nötigenfalls kann anschl. die RL BV/FDV ergänzt werden).</i> <i>Im Bereich Streckenkompatibilität betreffen die Änderungen die FDV nicht.</i> <i>Im Bereich operating rules wurden keine relevanten Änderungen festgestellt. ✓</i>
0159	020	2	300.10	3.1	Sammelformular Befehle: Aktuell gültige Version des Sammelformulars Befehle umnummerieren aus 21 – 27 und für «Nicht-IOP-Bahnen bzw. ISB» zulassen	Nicht IOP-Bahnen benötigen nicht zwingend IOPFormulare. Siehe TSI OPE, Appendix J, «Operational instruction» "Formal information exchanged between signaller and train driver so as to ensure/continue railway operation in specific situations. The operational instruction exists at both national and European levels".	m	R	T	B	Aussage ist korrekt. Harmonisierung über die IOP-Grenzen hinweg macht - sofern möglich - Sinn, aufgrund Personalaustausch. Zudem steht es den Bahnen (insb. Nicht-IOP) im Rahmen von Art. 5 Abs. 2 EBV spezifische Befehle zu beantragen. Anders formuliert: aus Sicht BAV und vieler Branchenvertreter sind spezifische Sammelformulare für Nicht-IOP-Bahnen nicht nötig. -> keine Anpassung ✓
0160	020	2	300.10	3.1	Sammelformular, Befehl 1 Bei 1.10 ändern Km in <i>km</i>	Redaktionell. Einziger Ort wo gross geschrieben	r	A	T	B	-> wird angepasst ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0161	020	2	300.9	11.3.8	Neu Ziff. 11.3.9 verwenden	Diskrepanz der Ziffern. 11.3.8 wird heute für den Ausfall der NBÜ verwendet	r	A	T	B	Korrekt -> wird angepasst ✓
0162	020	2	300.3	8.2.5	"Vor der Übermittlung der Nachricht hat der Absender den Empfänger eindeutig zu identifizieren. Dabei haben die Beteiligten jeweils ihren Standort anzugeben. Die Bezeichnung des Standortes ist situativ zu wählen, dies kann z.B. ein Bahnhof, eine Betriebszentrale, ein Streckenabschnitt, der Ort vor einem Signal oder vor einer Tafel sein. Wird ein Rufname nicht verstanden, ist zurückzufragen, um Fehlübermittlungen zu vermeiden.	Zusammenhang HOI Standort genügt, es braucht hier keine Beispiele	m	R	T	B	Die Beispiele wurden im Rahmen der Erarbeitung durch die Agr explizit und mehrfach gefordert. Da keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind, sollen diese enthalten bleiben. -> keine Anpassungen ✓
0163	020	2	300.3	Beilage 1	Beispiel 7.1 aus FDV 2016 muss mit Standort ergänzt werden	TSI-OPE	m	R	T	B	Da es sich beim Bsp. 7.1 um das vereinfachte Verfahren im Rangierfunk handelt (nach Ziffer 9.4.1, R300.3) und dort explizit steht "nach erfolgter Identifikation" ist die Angabe des Standortes - da Teil der Identifikation - nicht gefordert. -> keine Anpassung ✓
0164	020	2	300.9	11.3.8	Vorschlag: - darf ein Zug im Ausgangsbahnhof mit defektem Kommunikationssystem nicht abfahren. -- darf ein Zug während der Fahrt so lange weiterfahren, wie die Notfallkommunikation sichergestellt ist oder eine andere Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrdienstleiter und Lokführer besteht. Das Fahrzeug mit dem defekten Kommunikationssystem ist an einem geeigneten Ort, spätestens am Ende der Tagesleistung auszuwechseln.	Begründung: Der Ausgangsbahnhof ist der Bahnhof, in welchem der Zug mit einer neuen Zugnummer startet. Diese strenge Regelung ist nicht notwendig, da das Lokpersonal in der Regel mit einem entsprechenden Mobiltelefon ausgerüstet ist. Somit ist die Notfallkommunikation auch bei einem Lokführerwechsel sichergestellt.	m	R	F	B	Da mittelfristig das Warnsignal (3 x rot) verschwinden muss (keine europäische Vorgabe), ist die Funktionsfähigkeit des Kommunikationssystems inkl. Notruf Funktion künftig für die Sicherheit wichtiger. Folglich soll die Verfügbarkeit entsprechend hoch sein, so dass die vorgeschlagene Formulierung zu keinen nennenswerten Verspätungen führen sollte. (Im Rahmen Art. 5 EBV können die Eisenbahnunternehmen eine Abweichung beantragen.) -> keine Änderung ✓
0165	020	3.2	300.1 / 300.12	3.1 / 3.1.7	Remplacer « barrage » par « séparation (de protection) »	Übersetzung F und I prüfen	r	R	K	B	Richtigkeit der Übersetzung wurde abgeklärt
0166	020	3.1.1	300.10	3.2	In der Fahrordnung neuer Punkt aufnehmen: « Zug oder Zugteil abholen » (analog R I-30111, Kap. 10.3, Ziffer 2)	Überführung aus R I-30111	m	R	T	B	Der Input betrifft nicht die im WEB behandelte Thematik und war daher nicht Bestandteil der Analyse. Daher keine Anpassung in der FDV.
0167	020	3.1.3	300.2		Introduire au R 300.1 chiffre 3.1 dans la « Liste des termes » : Installations ou zone non dotées d'aiguilles centralisées Et d'introduire au chiffre 3.2 sous « Explication des termes » : Installations ou zone non dotées d'aiguilles centralisées ----définition : reste à définir... « la définition doit permettre grâce à ses caractéristiques une distinction entre une zone centralisée ou non centralisée » Je trouve la proposition ci-dessous dans tous les cas adéquate, bien qu'insuffisante : En cas d'incertitude, le chef de manoeuvre doit partir du principe que l'installation est dotée d'aiguilles centralisées	Zone non dotée d'aiguilles centralisées : vous avez décidé qu'aucune modification ne sera apportée aux PCT. Suivant la situation locale, il est difficile pour le chef de manoeuvre de déterminer s'il s'agit d'une zone centralisée ou pas. En renonçant à un indicateur pour zone non centralisée ainsi qu'à une modification aux PCT, l'incertitude demeure pour le personnel opérationnel. L'explication (Terme) aura comme but, d'apporter une aide au personnel opérationnel, pour lui permettre de déterminer s'il se trouve dans une zone dotée d'aiguille centralisée ou non. Et si le doute subsiste, il partira du principe que l'installation est dotée d'aiguilles centralisées.	m	A	F	B	Une nouvelle disposition sera intégrée dans le R 300.4 ch. 2.4.1, à titre de principe, que le chef de manoeuvre doit prendre contact avec le chef-circulation s'il ne peut distinguer clairement s'il s'agit d'une installation dotée ou pas d'aiguilles centralisées.
0168	020	3.1.3	300.2	1.2.1	Klärung Wording betreffend Signale 610, 611 und 251.2.	Lokführer sind oft netzübergreifend unterwegs. SBBLS-SOB, oder auf Vierschienengleis der Zentralbahn respektive RBS sowie Dreischienengleis RhB. Bedeutung Netz in diesem Zusammenhang unklar respektive bedeutet nicht, dass der Lokführer nicht mit mehreren Versionen des Signals konfrontiert wird.	m	A	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0169	020	3.1.3	300.2	1.2.3	Utiliser les indicateurs de début de zone non-centralisée.	Ceux-ci sont utilisés dans les installation ETCS L2 et fonctionnent parfaitement.	m	R	F	B	Une nouvelle disposition sera intégrée dans le R 300.4 ch. 2.4.1, à titre de principe, que le chef de manœuvre doit prendre contacte avec le chef-circulation s'il ne peut distinguer clairement s'il s'agit d'une installation dotée ou pas d'aiguilles centralisées.
0170	020	3.1.3	300.2	1.2.3	Kennzeichnung soll analog ETCS-Rangiersignalen gemäss TP4 erfolgen Entgegen Umfeldanalyse BAV. Gleiches Signal wie mit ETCS, aber weiss/schwarz für den optischen Signalisierungsbereich.	Begründung: Gerade in grösseren Anlagen ist die Grenze «zentralisierter» Bereich / «nicht zentralisierter» Bereich nicht immer klar. Beide Systeme (ETCS+Konventionell) sollen kongruent sein	m	R	F	B	Eine neue Bestimmung (als Grundsatz) wird im R 300.4 Zf. 2.4.1 eingefügt: "Kann der Rangierleiter nicht eindeutig feststellen, ob es sich um Anlagen mit zentralisierten oder nicht zentralisierten Weichen handelt, hat er mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen".
0171	020	3.1.3	300.2	2.5.5	Weichen-Lichtsignale, Weiche in gerader Stellung: «Darf nicht mit dem Signal 251.2 auf demselben Netz verwendet werden» oder «Darf nicht mit den Signalen 251.1 und 610 auf demselben Netz verwendet werden» Anderer Begriff als «Netz» verwenden. Z.B. <i>Bild 251.2 nur auf den nicht interoperablen Strecken zugelassen</i>	Der Begriff «Netz» ist zu allgemein und kann so interpretiert werden, dass z.B. auf dem Netz der SBB nur das Signal 251.1 oder das Signal 251.2 oder das Signal 610 zugelassen ist.	m	A	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.
0172	020	3.1.3	300.2	2.5.5	Les images 251.1 et 610 peuvent être modifiées. N'utiliser l'image 610 que pour les aiguilles ne devant pas être franchies. Supprimer la version identique de l'image 251.1	Les 2 images ne doivent pas être utilisées sur le même réseau. Cependant, de nombreux CVM circulent sur plusieurs réseaux différents et il pourrait en résulter un risque de confusion.	m	R	F	B	Au contraire de la figure 251.1, la figure 610 ne s'applique que sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine. Ainsi, il n'en résulte aucun risque de confusion -> aucune modification
0173	020	3.1.3	300.2	2.5.5	Signale Roter Text, bei den doppelten Kreuzungsweichen "Drehbare Laterne": Diese Laternen sind nicht drehbar, sondern fix, mit beweglichen Blenden. Textvorschlag: Laternensignal	«Drehbar» ist hier nicht korrekt.	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt = feste Laternen mit beweglichen Blenden
0174	020	3.1.3	300.2	5.5.7	Bild für eine x5-Tafel aufnehmen Übernahme Bildbeispiel aus I-30111	Unklarheiten beseitigen	m	R	T	B	graphische Gestaltung ist in der FDV geregelt; kein Handlungsbedarf
0175	020	3.1.3	300.2	6.6	Titel ändern: Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal im erweiterten-Geschwindigkeitsbereich	Weichenlicht-Signale werden auch im KGB verwendet und haben die-selbe Bedeutung. Siehe auch TP 4 ETCS	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt
0176	020	3.1.3	300.2	6.6	Weichenlichtsignal unbeleuchtet (Bild 611) Bedeutung: <i>Halt vor der Weiche</i> statt <i>Halt vor dem Signal</i>	Die Bedeutung muss gleich sein, wie diejenige beim Begriff Halt (Bild 610)	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt
0177	020	3.1.3	300.2	8.1.2	Beider Bilder aus R I-30111, Kapitel 2.8, Ziffer 1.1 übernehmen	Überführung aus R I-30111	m	R	F	B	Genannte Bilder sind abweichend zu FDV und erfüllen die Vorgaben, NNTV und TSI LOC&PAS nicht. Antrag auf Abweichung (SBB-/BLS-) durch das BAV per Verfügung vom 16.02.2002 be-willigt. Oberes Bild ist abweichend zu den FDV, unteres Bild erfüllt Anforderungen von Loc&Pass mit Ausnahme der Möglichkeit oben weiss, Loc&Pass erwähnt nur Frontscheinwerfer, keine explizite Aussage zu oberer Lampe. Kein Handlungsbedarf.
0178	020	3.1.1	300.10	3.2	Fahrordnung Rangierbewegung auf die Strecke: Abholen eine Zuges auf der Strecke sollte immer noch aufgeführt sein mit ja / nein	Da sofort ersichtlich ist, dass in dieser Situation «Fahrt auf Sicht» vorgeschrieben ist. Formular passt nicht auf Regelungen in den FDV.	m	R	T	B	Der Input betrifft nicht die im WEB behandelte Thematik und war daher nicht Bestandteil der Analyse. Daher keine Anpassung in der FDV.
0179	020	3.1.1	300.4	3.4.3	3.4.3 sollte sein <i>3.4.2</i>	Falsche Nummerierung	r	R	T	B	Neue Nummerierung. Umsetzung gemäss WEB.
0180	020	3.1.1	300.4	5.3.4	<i>...die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Rangierbewegungen</i> Wieder ergänzen mit: <i>...wie für Rangbewegungen im Bahnhof.</i>	Damit klar unterschieden mit Rangierbewegung auf die Strecke.	m	R	T	B	Ergänzung unnötig

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0181	020	3.1.1	300.4	5.3.4	Sur la pleine voie ou en dehors de la zone de manoeuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, les prescriptions d'essai de frein et de freinage sont celles valables pour les trains.	Très contraignant : - Formation du personnel - Temps de préparation augmenté - etc. Si une telle modification devait être adoptée, il deviendrait intéressant de modifier l'OCVM afin que le module ZV fasse partie du permis A40 et Ai40. Concernant les agents OCVM10 b. on peut se demander si un permis cat. A40 ne deviendrait pas nécessaire.	m	R	F	B	Aus Risikosicht ist der Aufwand zur Nachschulung gerechtfertigt. Die durch die SUST bearbeiteten Fälle zeigen entsprechenden Handlungsbedarf auf. Die Kompetenz «Zugvorbereitung» kann aufgrund der aktuellen STEBV bzw. VTE den MA mit Berechtigungen A40, Ai40 oder VTE 10 bescheinigt werden. ->Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen.
0182	020	3.1.1	300.4	5.3.4	Auf der Strecke bzw. ausserhalb des Rangierbereiches bei FSS gelten die Bremsprobe und Bremsvorschriften für Züge. Vorschrift löschen. Bremsvorschriften für Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen: Es gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof bzw. innerhalb Rangierbereich bei Führerstandsignalisierung. Verlässt eine Rangierbewegung den Bahnhof bzw. den Rangierbereich bei Führerstandsignalisierung, ist am letzten luftgebremsten Fahrzeug eine Bremsprobe vorzunehmen. Im Bahnhof bzw. innerhalb des Rangierbereichs bei Führerstandsignalisierung gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Rangierbewegungen. Auf der Strecke bzw. ausserhalb des Rangierbereichs bei Führerstandsignalisierung gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Züge. Wird die Fahrt auf Sicht durch den Sicherheitschef aufgehoben, sind in jedem Fall die Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Züge anzuwenden. Für Fahrzeuge mit anderen Bremssystemen als der Luftbremse können sinngemässe abweichende Betriebsvorschriften durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen erlassen werden.	Vorschrift nicht praktikabel: Wenn die gleichen Vorschriften gelten, muss nach jedem Abstellen eines Wagens und wieder anhängen eine neue Bremsrechnung erstellt werden. Wenn zum Beispiel eine Rangierbewegung mit vollen Wagen in den Bahnhof fahren muss und dann wieder leer auf die Strecke zurückfährt, muss dann wieder eine Bremsrechnung erstellt werden, obwohl alles mit der Luft gebremst wird und vor der Abfahrt von der Strecke her eine zusätzliche Bremsprobe am letzten Fahrzeug durchgeführt wurde. Dasselbe gilt bei Schotterablad auf der Strecke, somit müsste nach jedem Ablad einer Teilmenge eine neue Bremsrechnung erstellt werden. ==> Wie sollen die Bremsvorschriften für Züge, bei besonderen Gleisbau- und Zweivegfahrzeugen umgesetzt werden, wenn die Maschinenbediener VTE10b ausgebildet sind und sich auf dem gesperrten Gleis frei bewegen dürften? ==> Die TFF Kategorie A40, Ai40 (ohne Zugvorbereiter-Modul) könnte ausserhalb des Bahnhofes nicht mehr eingesetzt werden.	m	R	F	B	Bremsrechnung: Gemäss FDV R300.5 Ziffer 3.2 können die EVU (oder ISB mit SiBe Teil B Infra) in den Betriebsvorschriften die Ermittlung der Bremsverhältnisse mit Dauer- oder Standardbremsrechnungen regeln. Aus Sicht des BAV kann der Aufwand für das operative Personal mit solchen Regelungen (z.B. mit Zirkularen o.ä) im vertretbaren Rahmen gehalten werden. Aus Risikosicht ist der Aufwand zur Nachschulung gerechtfertigt. Die durch die SUST bearbeiteten Fälle zeigen entsprechenden Handlungsbedarf auf. Eine entsprechende, intellektuelle Kompetenz ist die Basis für einen sicheren Betrieb. Die Kompetenz «Zugvorbereitung» kann aufgrund der aktuellen STEBV bzw. VTE den MA mit Berechtigungen A40, Ai40 oder VTE 10 bescheinigt werden. -> Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen
0183	020	3.1.1	300.14	2.7.1	Titre : « <i>les circulations</i> » à remplacer par « <i>les convois</i> » Texte : <i>acheminant « des wagons et des wagons de service »</i> à remplacer par « <i>des wagons de marchandise et des véhicules de service</i> »	Übersetzung prüfen. Titre : Le terme convoi comprend les trains et les mouvements de manoeuvre. Il est plus compréhensible en français. Texte : Le mot wagon comprend les wagons de service. Hors il existe également des véhicules de service (nacelles automotrices,...) qui doivent être considérées de la même manière du point de vue de l'utilisation des freins.	r	A	K	B	
0184	020	3.1.2	300.6	3.5.2	Dernier alinea version française : « <i>Là où des moyens dépendants des signaux...</i> » au lieu de « <i>Là où des instruments dépendants des signaux...</i> ».	Übersetzung prüfen : Le terme instrument n'est pas judicieux dans ce contexte. Il suggère soit des instruments de musique, soit des outils (en allemand : Werkzeug). Par ailleurs, dans ce même chiffre 3.5.2, on utilise déjà le terme « moyen » au 2e alinea (... ou au moyen de l'ordre à quittance ». Restons cohérents.	r	A	K	B	
0185	020	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Rampengleis weiterhin aufführen und erklären	Begriff «Rampengleis» erscheint Stand heute noch auf jeder Anordnung von ausserordentlichen Sendungen (aS). Auch wird der Begriff noch in den AB FDV verwendet	m	N	G	B	Nr. 0298

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0186	020	3.2	300.4	2.8.2	Profil statt Grenzlinie verwenden	Begriff bei den Anwendern des FDV im Grundsatz bekannt und verankert.	m	N	F	B	Nr. 0039
0187	020	3.1.3	300.2	2.5.2	Mit der Aufnahme des Signalbildes für doppelte Kreuzungsweichen (> <) sind wir einverstanden. Es darf jedoch nicht sein, dass die Ausführung in den Anlagen dann wie ein "X" aussehen.	Die Verwechslung zum Bild 610 auf ETCS-Strecken ist gegeben. Die Gefahr, dass auf ETCS-Strecken nicht auf das "X" reagiert wird besteht, da es als Symbol für doppelte Kreuzungsweichen interpretiert wird. Es muss ein kleiner Abstand zwischen den einzelnen Symbolen erkennbar sein. Das Bild 251.2 ist nicht zu verwenden.	m	R	F	B	Bild 610 wird nur für Normalspurnetze verwendet. Zum Bild 251.2 wird mit "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ergänzt.
0188	020	3.1.3	300.2	2.5.5	Verwendung von Signalen 251.1 und 252.2 und 610 im selben Netz: Impact auf AB-EBV. Neuer Vorschlag: Signal 610 darf nur auf Führerstandssignalisierung angewendet werden. 251.1 und 251.2 nur im konventionellen Bereich.	Die beiden Signale haben identische Bedeutung, eine Verwechslung der beiden Signale ist daher nicht relevant. Einzig die Verwechslung mit 610 muss ausgeschlossen werden. Diese Regel betreffend Netz ist bereits heute auf dem SBB-Netz nicht mehr einzuhalten. Zudem ist nicht plausibel, weshalb hier eine Regel zwischen dem SBB-Netz und dem unmittelbar benachbarten BLSNetz nicht einheitlich sein sollte, ausser es würde eine Regelung eingeführt, welche es dem Rangierpersonal verbietet, in mehr als einem Netz tätig zu sein. Zudem ist der Begriff "Netz" nicht einheitlich angewendet. Einmal ist das Normalspurnetz gemeint, dann das interoperable Netz, dann wird nach Netz-Betreiber unterschieden	m	A	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.
0189	020	3.1.3	300.2	5.1.7	Gemäss Analyse besteht kein Bedarf, diese Ziffer anzupassen. Es existieren jedoch immer mehr Differenzen zwischen den Anlagen und den FDV. Die Anlagen werden gemäss RTE 25027 projektiert. Darin enthalten ist die Ziffer 2.3.2 enthalten: Signale sind mit der Nummer des vor dem Signal liegenden Gleises oder fiktiven Gleises zu bezeichnen, von wo aus das Signal betrachtet wird. Dies bedingt, dass die Vorsignale eine andere Gleisnummer haben wie die folgenden Hauptsignale. Dies führt immer wieder zu Fragen seitens des Lokpersonals Es ist daher eine Angleichung der FDV an die Bestimmungen der RTE bezüglich der Gleisnummern zu machen	<i>[kein Text]</i>	m	R	T	B	Nummerierung der Signal ist nicht in der FDV sondern in den AB-EBV. RTE wird entsprechend angepasst. Umsetzung gemäss WEB.
0190	020	3.1.1	300.4	3.3.2	Übersetzung/Verständnis: In Französisch soll es heissen (wie in Deutsch): crochet de hâlage ou oeillet de hâlage. Dans la formulation actuelle, le fait de crocher le câble au crochet (de traction) ou à l'oeillet de hâlage ne fait aucune différence de poids.	Übersetzung F und I prüfen	r	A	K	B	Angepasst
0191	020	3.1.2	300.6	2.3.3	En français, la partie de phrase ajoutée n'est pas correcte (ou s'il est suivi...): qui est suivi? L'article "Il" est-il utilisé pour «le prochain signal» ou pour le «signal précédent» ?	Übersetzung F und I prüfen Si le prochain signal pour les trains indique une vitesse supérieure ou s'il s'agit d'un panneau de seuil de vitesse pour la vitesse de pleine voie pour les signaux du système N,... A ce sujet, le premier paragraphe utilise également une erreur dans l'utilisation du terme français pour l'image 569 du R 300.2	r	A	K	B	Angepasst

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0192	020	3.1.4			Sind Kameras beim Rangieren somit gesetzlich nicht erlaubt und nur zur zusätzlichen Hilfe anwendbar? Somit müsste vorgeschrieben werden, dass Kameras gesetzlich keinen Spiegel ersetzen und somit das Aufstehen für die Rundumsicht auf Baustellen oder unsicheren Profilverhältnissen nicht unterlassen werden.	Wording Fahren/Überwachen prüfen. Aus dem Text entsteht Interpretationsspielraum ob Kameras an Triebfahrzeugen, Triebzügen und Baumaschinen die Aussenspiegel ersetzen überhaupt erlaubt sind.	m	R	F	B	Rückmeldung zielt am eigentlichen Thema vorbei. Kameras müssen und sollen keine Spiegel ersetzen. Im Kontext mit diesem Thema steht die Frage nach der freien Sicht sowie die unbekannte Ausprägung und Wirkung der verschiedenen Systeme auf die betrieblichen Anwendungsmöglichkeiten. Kein Handlungsbedarf.
0193	020	3.2	300.1	3.1	[kein Text]	L'harmonisation des termes intervient dans la réglementation PCT et R RTE 20100 toutefois, le document I-50210 doit également être harmonisé si nécessaire	m	A	T	B	Input betrifft nicht die FDV. Das R RTE 20100 wird durch eine Arbeitsgruppe des VöV auf Konformität mit den FDV A2020 überprüft. Die Anpassung von Betriebsvorschriften liegt in der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen.
0194	020	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Cette définition (barrage) semble trop simpliste, elle ne permet plus de différencier les installation de protection contre les empiétements d'éléments (chantier de construction) et les empiétements de confinement ou de protection du personnel	Übersetzung F und I prüfen	m	R	G	B	In den hoheitlichen Regelungen der FDV ist diese Art der Differenzierung nicht notwendig. Die FDV sollen das übergeordnete Schutzziel enthalten ohne "technische Spezifikationen" an Absperrungen vorzugeben. ==> keine Anpassung in den FDV
0195	020	3.2	300.12	2.1	Il n'est fait aucune référence dans PCT des diverses situations et tâches lors d'émission de signaux d'alarme soit : - R RTE 20100 art. 8.1.3 - R RTE 20100 art. 8.1.4 - R RTE 20100 art. 8.1.4.5 Ces diverses situations sont fréquentes	Übersetzung F und I prüfen	m	R	G	B	Die FDV enthalten die übergeordneten Vorgaben, während das R RTE die detaillierteren Regelungen enthält. Die Regelungstiefe ist bewusst unterschiedlich. Aus Sicht der Arbeitsgruppe besteht kein Anpassungsbedarf auf hoheitlicher Ebene (FDV).
0196	020	3.2	300.12	3.2.4	Utilisation de la formule R RTE 20100 art. 6.2.4 concernant les équipements fixés soit : Lorsque des équipements de travail fixés à la voie empiètent l'espace de danger	Übersetzung F und I prüfen	m	R	G	B	Nr. 0100 "Gefahrenraum" ist ein für die präzisierenden Regelungen des R RTE verwendeter Raum mit entsprechender Begriffsdefinition. In den übergeordneten Regelungen der FDV gelangt der Gefahrenraum nicht zur Anwendung.
0197	020	3.1.1	300.4	3.3.2	Wenn der Seilzug am Zughaken des vordersten Fahrzeuges eingehängt wird, darf das Gewicht der mit Spillvorrichtungen oder Seilwinden gezogenen Fahrzeuge höchstens die für den Spill oder die Seilwinde zulässige Last betragen. Ist der Seilzug an Seilhaken oder Seilösen eingehängt, darf das Gewicht 100 Tonnen nicht überschreiten,	Mit dem Wort Zudem kann dies als zusammenhängend verstanden werden. Verstehe ich es richtig, soll jedoch unterschieden werden ob Zughaken oder Seilhaken, Seilösen. Mit der Unterteilung in zwei Abschnitte kann diesem Rechnung getragen werden. Der folgende Absatz... Die Infrastruktur... kann so, dem oberen Abschnitt besser zugeordnet werden. Denn dieser Text gilt lediglich für Seilhaken und Seilösen und nicht für das Gewicht am Zughaken.	m	A	F	B	Strukturelle Änderung wird berücksichtigt.
0198	020	3.2	300.9	14.4	Hier werden wie in 1.3 beschrieben mehrere Funktionen angesprochen. Ziel soll es sein die Fahrt so rasch wie möglich anzuhalten. Dies muss nicht durch den Lokführer sein. Der Rangierleiter kann auch mit Notbremsung dem Signal Folge leisten. Textvorschlag: Bei Erkennung des Signals Nothalt auf Arbeitsstellen ist die Fahrt sofort anzuhalten und mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.	Wird der Begriff Fahrt verwendet ist es unabhängig der Funktion Lokführer. Es richtet sich an Züge und Rangierbewegungen	m	R	G	B	Gem. FDV R 300.1, Ziff. 3.2 ist der Lokführer für die Bedienung von Triebfahrzeugen in fahrdienstlicher und technischer Hinsicht zuständig. Es handelt sich dabei um eine Prozessrolle, deren Tätigkeiten sequenziell durch verschiedene Funktionen/Personen wahrgenommen werden können (siehe auch Beschreibung im WEB "Analyse und Lösungsentwicklung"). Die vorgeschlagene Formulierung würde die heute klare Adressierung der Vorgabe an eine Funktion aufheben. => keine Anpassung in FDV
0199	020	3.1.3	300.2 / 300.4		Im Zweifelsfall soll nach Ziffer R 300.1, Ziffer 2.1.8 vorgegangen werden. Einheitliche Ausrüstung mit Tafeln von nicht zentralisierten Bereichen unabhängig davon ob Führerstandssignalisierung oder nicht.	Wird von zentralisierten Weichen ausgegangen, aber es handelt sich um einen nicht zentralisierten Bereich, werden die Handweichen nicht beachtet und möglicherweise aufgeschnitten. Daher soll eine Signalisierung eines nicht zentralisierten Bereich überprüft werden. Ua auch, da bei mit Führerstandssignalisierung dies auch signalisiert wird	m	R	F	B	Eine neue Bestimmung (als Grundsatz) wird im R 300.4 Zf. 2.4.1 eingefügt: "Kann der Rangierleiter nicht eindeutig feststellen, ob es sich um Anlagen mit zentralisierten oder nicht zentralisierten Weichen handelt, hat er mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen".

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0200	020	3.1.3	300.2	8.1.2	Bild 803a Im Text ergänzen, dass die beiden weissen Lichter blinken	Einheitliche Beschriftung	m	R	F	B	803a erfüllt die Vorgaben nach FDV R 300.2 Ziff. 1.2.2 (Darstellung von blinkenden Signalen). Kein Handlungsbedarf.
0201	020	3.1.3	300.2	5.1.5	«weisse Tafel mit schwarzem Rand und schwarzem Punkt in der Mitte»: Bitte Tafel gemäss Bezeichnung RTE benennen «Punkttafel»	Vereinfacht die Kommunikation, zur Zeit umgangssprachlich «Zielscheibe», «Schützttafel» usw.	m	R	T	B	Die Begriffserklärung im R RTE 25003 entspricht der Beschreibung im R 300.2 Zf. 5.1.5. Die Aufnahme einer zusätzlichen Erklärung in den hoheitlichen Vorgaben ist somit nicht notwendig.
0202	020	3.1	300.2	6.7.6	Signal de passage vers une zone non centralisée, variante 1 ou 2 : ouvrir la possibilité d'utiliser ce panneau aussi sur des installations L0/L1 (év. en version noire/blanche)	Cela réglerait bien des problèmes de délimitations de compétences entre le chef-circulation et la reprise de ces tâches par le chef de manoeuvre. Préférence de ma part pour la variante 2 (en vue d'une utilisation hors tronçons L2).	m	R	F	B	Signalisierung ist nur für Bereiche mit Führerstandssignalisierung vorgesehen => keine Anpassung
0203	020	4.1	300.12	3.7.1	2 fois: Excepté en gare ou sur les tronçons équipés de la signalisation...	Übersetzung F und I prüfen: « Ou » car il s'agit soit de l'un soit de l'autre.	r	R	K	B	Correspond à la version allemande
0204	020	4.1	300.4	2.4.6	Pour autant qu'il s'agisse de voies secondaires ou sur les tronçons....	Übersetzung F und I prüfen: « Ou » car il s'agit soit de l'un soit de l'autre	r	R	K	B	Correspond à la version allemande
0205	020	4.1	300.4	5.8.3	Lorsque des voies de gare ou sur les tronçons...	Übersetzung F und I prüfen: « Ou » car il s'agit soit de l'un soit de l'autre.	r	R	K	B	Correspond à la version allemande
0206	020	4.1	alle	alle	Utiliser le numéro de l'ordre concerné sans le titre	Keine konsequente Umsetzung in den FDV Selon PP2, seul le numéro de l'ordre est utilisé dans les PCT.	r	A	T	B	→ siehe 0079
0207	020	4.1	300.1	3.2	Tronçon équipé de la signalisation en cabine, signalé au moyen de signaux extérieurs, enclenché et déclenché dans les installations de sécurité pour le service de maintenance	Übersetzung F und I prüfen: La définition proposée du secteur de maintenance n'est pas claire. En lisant cette définition individuellement, il est difficile de comprendre ce qui peut être enclenché et déclenché. La définition est plus claire en indiquant le rapport au service de maintenance.	m	A	K	B	
0208	020	4.1	300.1	3.2	L'entrée de trains commerciaux dans un périmètre de maintenance, respectivement secteur de maintenance enclenché est interdite	Übersetzung F und I prüfen: Aucune définition du périmètre de maintenance n'existe. « Secteur de maintenance » semble suffisant.	m	A	K	B	
0209	020	4.1	300.12	3.2.2	Sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, aucune annonce au chantier n'est autorisée.	Übersetzung F und I prüfen: Respecter la terminologie selon le premier paragraphe du même chiffre.	m	A	K	B	
0210	020	4.1	300.12	3.4.6	(gare/pleine voie, ou lieu sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine)	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer la virgule avant « ou »	r	A	K	B	
0211	020	4.1	300.12	3.7.1	... excepté en gare ou sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine... ...occupées en gare ou sur les tronçons équipés...	Übersetzung F und I prüfen: Ajouter « ou » pour la bonne compréhension de la phrase.	m	A	K	B	
0212	020	4.1	300.12	3.7.1	Pour les voies secondaires et les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'annonce des voies occupées par une transmission contre quittance suffit.	Inhaltlich mit FDV 300.9 prüfen. Übersetzung F und I prüfen: La suppression de la marche à vue sur la base d'une annonce de voie praticable n'étant pas possible sur la signalisation en cabine, une communication à protocole du chef de la sécurité est obsolète. Communication contre quittance comme pour les voies secondaires ou pas de communication du tout. Voir aussi la remarque pour 300.12 ch. 3.7.1 en rapport au projet partiel 5.1.	m	A	K	B	Anliegen ist korrekt, wird umgesetzt.
0213	020	4.1	300.2	6.7.6	Seiten 20/21 ETCS-Rangiersignale, Übergang in nicht zentralisierten Bereich Bevorzugte Variante 2.	Variante 2 wird bevorzugt = ETCS-Rangiersignal mit dem Handstellbock-Symbol ist das logischere und besser sichtbare bei Nacht (grössere, weisse Fläche des Symbols als die dünnen Linien weiss schwarz der Variante 1)	m	A	F	B	Bild 617 Rückmeldungen Anhörung: V1 → 1; V2 → 3 Meinung Agr: V1 → 0; V2 → 10; Neutral → 2 Entscheid BAV: Variante 2 wird in FDV aufgenommen.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGR / FaBe
0214	020	4.1	300.4	5.8.3	Lorsque des voies en gare ou sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine restent occupées par des véhicules, le chef de la sécurité avise en conséquence le chef-circulation lors de l'annonce de voie praticable selon les dispositions « Travaux sur et aux abords des voies »	Übersetzung F und I prüfen: Ne pas supprimer « ou ». La phrase n'est pas claire.	m	A	K	B	
0215	020	4.1	300.4	7.2.3	...signal d'arrêt ETCS, ou jusqu'au panneau de fin CAB	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer la virgule avant « ou »	r	A	K	B	
0216	020	4.1	300.4	7.4.3	Den letzten Satz ändern: <i>Bei der Einfahrt in einen im Bereich mit Aussensignalisierung darf höchsten bis zum ersten Zugsignal gefahren werden.</i>	Im Bereich mit Aussensignalisierung muss nur vor dem ersten Hauptsignal angehalten werden, wenn sich die Fahrzeugausrüstung im ETCS Level 2 befindet. Befindet sich die Fahrzeugausrüstung im Level 0, bzw. 1 kann am ersten Zugsignale vorbeigefahren werden, sofern das Gleis gesperrt ist. Evtl. ergänzen, dass spätestens beim ersten Aussensignal die Fahrzeugausrüstung in den Level 0, bzw. 1 verbracht werden muss.	m	A	G	B	Korrekt, Text anpassen (letzter Satz): <i>Sofern sich die Fahrzeugausrüstung in Level 2 befindet, darf bei Einfahrt in einen Bereich mit Aussensignalisierung höchstens bis zum ersten Zugsignal gefahren werden.</i>
0217	020	4.1	300.6	2.4.3	Si la sortie s'effectue dans le mode d'exploitation « On Sight » ou « Staff Responsable », le convoi doit circuler en marche à vue jusqu'au premier signal principal. Il faut s'attendre à trouver le prochain signal principal présentant l'image arrêt	Übersetzung F und I prüfen: Rédaction analogue à 300.9 2.4.3	m	A	K	B	
0218	020	4.1	300.6	3.8	Letzter Satz präzisieren: <i>Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal protokollpflichtig mit dem Befehl 7 Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal vorzuschreiben. Falls nötig, hat der Lokführer vor dem Start die Funktion «Override EOA» zu betätigen</i>	Wortlaut analog Fahrt in SR bis zum ETCS Haltsignal	m	A	T	B	Korrekt, Text anpassen
0219	020	4.1	300.6	3.8	...suivant, ou jusqu'au premier signal principal. ...signal d'arrêt ETCS, ou jusqu'au premier signal principal.	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer la virgule avant « ou »	m	A	K	B	
0220	020	4.1	300.7	3.8	Sowie bei TP 2: <i>... Danach erteilt er dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl 7 Zustimmung zur Fahrt in SR nach Zugvorbereitung Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</i>	Der Titel des Befehls hat geändert und ist dem Titel der HOI entsprechend angepasst worden. Richtiges Wording muss in den gesamten FDV überprüft werden.	m	A	T	B	→ siehe 0079
0221	020	4.1	300.7	3.8	<i>... Danach erteilt er dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl 7 Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten. (allenfalls mit Ergänzung, Punkt 7.10 anzukreuzen).</i>	Der Titel des Befehls hat geändert und ist dem Titel der HOI entsprechend angepasst worden. Richtiges Wording muss in den gesamten FDV überprüft werden.	m	A	T	B	→ siehe 0079
0222	020	4.1	300.7	3.8	<i>Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal mit dem Befehl 7 Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal vorzuschreiben (allenfalls mit Ergänzung, Punkt 7.20 anzukreuzen).</i>	Der Titel des Befehls hat geändert und ist dem Titel der HOI entsprechend angepasst worden. Richtiges Wording muss in den gesamten FDV überprüft werden.	m	A	T	B	→ siehe 0079
0223	020	4.1	300.7	5.4.3	<i>Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis bei Führerstandssignalisierung (neu) Fahrzeuge dürfen unmittelbar hinter dem betreffenden ETCS Halt- oder Standortsignal aufgestellt sein.</i>	Titel passt nicht zum Text. Anfang löschen.	m	A	G	B	Korrekt, Titel anpassen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0224	020	4.1	300.7	4.2.5	<i>Die Betriebsart SR darf gewählt werden, sobald die Zugvorbereitung abgeschlossen ist und der Lokführer keinen Auftrag vom Fahrdienstleiter erhalten hat, als Rangierfahrt vorzuziehen.</i>	Die Bedingung, dass für die Bestätigung der Betriebsart SR die Zustimmung zur Fahrt vorliegen muss, kann nicht in jedem Fall eingehalten werden. Im Zusammenhang mit dem SBB-internen Projekt «Startende Züge» wurde festgestellt, dass es teilweise notwendig ist, mit dem Zug bis vor das entsprechende Hauptsignal zu fahren, damit dieses auf Fahrt gestellt werden kann. Im Sinne eines einheitlichen Losfahrprozesses soll der Lf nach Abschluss der Zugvorbereitung die Betriebsart SR wählen und die Zugdaten eingeben können, damit kein längerer Halt vor dem Signal für den Betriebsartenwechsel notwendig ist.	m	R	G	B	Nein, FDV korrekt. Vorziehen als Rangierfahrt hat in der Betriebsart "SH" zu erfolgen! Die vorgesehenen Anpassungen aus dem SBB-Projekt "startende Züge" liegen nicht vor. Daher keine Beurteilung möglich.
0225	020	4.1	300.7	2.1	Si le franchissement de la fin de l'autorisation de circuler CAB est ordonné ou si un assentiment pour circuler en mode d'exploitation « Staff Responsable » est transmis au moyen du formulaire d'ordres, le convoi peut accélérer à la vitesse correspondante une fois l'autorisation de circuler CAB disponible.	Übersetzung F und I prüfen: « est ordonné » déplacé après l'énoncé de l'ordre.	m	A	K	B	
0226	020	4.1	300.7	4.2.4	pour des raisons d'exploitation (par ex. animaux ou personnes sur ou aux abords des voies).	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer cette différenciation entre « sur » et « aux abords » des voies. Des confusions pourraient survenir en rapport avec le terme clé « personne aux abords des voies » qui ne fait pas cette distinction.	m	R	K	B	par analogie avec le R 300.12
0227	020	4.1	300.9	5.3.1	...suivant, ou jusqu'au premier signal principal. ...signal d'arrêt ETCS, ou jusqu'au premier signal principal.	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer la virgule avant « ou »	m	A	K	B	
0228	020	4.1	300.9	5.4	Si la poursuite de la marche a lieu comme train, le mécanicien de locomotive doit presser la touche «Start». S'il n'existe aucune autorisation de circuler CAB, il procéder selon les dispositions «Trains partants sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine dans le mode d'exploitation [Staff Responsable]». Le chef-circulation transmet au mécanicien de locomotive l'assentiment pour démarrer en mode d'exploitation «Staff Responsable» au moyen de l'ordre à protocoler En cas d'absence d'autorisation de circuler CAB : assentiment pour circuler en mode d'exploitation «Staff Responsable» jusqu'au signal d'arrêt ETCS.	Text und Übersetzung F und I prüfen: Le texte actuel indique qu'un ordre 10 n'est remis que si la poursuite a lieu en mode SR. Cette situation n'est pas claire pour l'exploitation. Selon le nouvel ordre 2 du projet partiel 2, la remise d'un ordre concerne également la poursuite de la marche lorsqu'une autorisation de circuler CAB existe. Le texte serait à adapter dans ce sens.	m	A	K	B	
0229	020	4.1	300.7	2.1	DMI Anzeigen Ergänzen: ETCS L1 LS: Aussensignale haben gegenüber der DMI Anzeigen der restriktivsten überwachten Geschwindigkeit Vorrang. oder Bei Aussensignalisierung richtet sich die erlaubte Geschwindigkeit nach den Aussensignalen nicht nach dem DMI. oder ETCS L1 LS ist keine Führerstandssignalisierung, deshalb haben Aussensignale vor dem DMI Vorrang.	Die Erfahrungen der Fahrten unter Sicherheitsverantwortung ETCS L1 LS zeigen, dass die Lf sehr auf die bspw. LSSMA Anzeigen fokussieren und entsprechend ihr Fahrverhalten steuern. Der erste Satz in 2.1: Der Lokführer hat die Angaben auf dem DMI zu beachten und die entsprechenden Bestimmungen zu befolgen bezieht sich sehr auf ETCS L2.	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. ETCS im L0/1 hat die Funktion einer Zugbeeinflussung. ETCS im L2 hat die Funktion einer FSS. Sämtliche Handlungen/Vorgaben sind aus dem Level ableitbar.
0230	020	4.1	300.7	4.2.5	Die Betriebsart «Staff Responsable» wird auf dem Fahrzeug durch das System angeboten und muss vom Lokführer bestätigt werden. oder kann am DMI mit der Funktion «Override EOA» aktiviert werden.	Das System verhält sich schon so wie beschrieben. Trotzdem ist es aus Sicht der Betriebsprozesse besser, wenn Override EOA nur im Falle von Störungen angewendet wird.	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. OVR EOA kommt auch im Regelbetrieb zur Anwendung, z.B. EOA auf Fahrzeugspitze gekürzt (SIO - SIE).

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0231	020	4.1	300.7	4.2.5	hat der Lokführer zu prüfen, - ob bei Führerstandsignalisierung mittels protokollpflichtigem Befehl Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» erteilt wurde, - ob bei Aussensignalisierung die Zustimmung zur Fahrt am entsprechenden Signal vorliegt oder ob die Zustimmung zur Fahrt vom Fahrdienstleiter erteilt wurde.	Das Thema Startende Züge wird zur Zeit überarbeitet im Hinblick auf Fahr-zeuge mit BL3 Ausrüstung.	m	R	G	B	Nein, FDV korrekt. Die vorgesehenen Anpassungen aus dem SBB-Projekt "startende Züge" liegen nicht vor. Daher keine Beurteilung möglich.
0232	020	4.1	300.5	3.7.4	Die Definition in der ersten Spalte ist daher folgendermassen anzupassen: - Züge mit der höheren Zugreihe --> Züge, bestehend aus Fahrzeugen für höhere Zugreihen - Züge mit der tieferen Zugreihe --> Züge, bestehend aus Fahrzeugen für tiefere Zugreihen	Es ist zu wenig verständlich, wenn in der Spalte Zugformation auf der Zeile "Züge mit der höheren Zugreihe" eine Zugreihe A in der letzten Spalte auftaucht.	m	A	F	B	Erste Spalte der Tabelle wird mit "Bauart der Fahrzeuge" sowie den entsprechenden Bezeichnungen "N, W, R, A, D" ergänzt
0233	020	4.1	300.9	5.4	Zur besseren Unterscheidung zwischen Zug und Rangierbewegung sollte man die Ziffer unterteilen: 5.4.1 Zug und 5.4.2 Rangierbewegung ...	Die jetzige Darstellung kann suggerieren, dass ab EHS die Weiterfahrt als Rangierbewegung erfolgt.	m	A	F	B	Korrekt, Struktur Ziffer anpassen
0234	020	4.1	300.4	2.1	Hinweis neuer Grundsatz Rangierbewegungen: Damit der Rangierleiter die unbeleuchteten, reflektierenden Signale einwandfrei beobachten kann, muss die Spitze der Rangierbewegung über eine ausreichende Beleuchtung verfügen. Die FDV werden entsprechend präzisiert. Diese Bestimmung gilt grundsätzlich für Rangierbewegungen, unabhängig ob Aussensignalisierung- oder FSS. <i>Anpassung: Bei beleuchtetem Gleisfeld sowie bei automatisierten Rangierbewegungen (Ablauf im Rangierbahnhof) kann auf die Beleuchtung der Spitze der Rangierbewegung verzichtet werden.</i>	Je nach Interpretation des Textes kann der Eindruck entstehen, dass jeder Ablauf in einem Rangierbahnhof beleuchtet sein muss. Bei gut ausgeleuchtetem Gleisfeld kann der Rangierleiter die unbeleuchteten Signale einwandfrei beachten.	m	A	F	B	Korrekt, prüfen. Der Text ist mit "bei Nacht" zu ergänzen. R 300.2 Ziffer 1.1.1 regelt die Bedeutung ausreichend. ..., muss bei Nacht die Spitze der Rangierbewegung über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, ... <u>Entscheid BAV</u> Lösungsvorschlag wird zugestimmt.
0235	020	5.1	300.9	2.1.4	Der Wegfall der Fahrbarmeldung durch den Sicherheitschef können wir nachvollziehen. Im Sinne der technischen Entwicklungen in den nächsten Jahren, soll der Prozess aber zusätzliche, technische Ansätze zulassen. Bsp. Neue Technologien mit SR 4.0, Einsatz von Drohnen, Einsatz von GPS auf besonderen Fahrzeugen der Arbeitsstellen.		m	A	T	B	Zur Kenntnis genommen
0236	020	5.1	300.9	2.4.3	...signal principal, ou jusqu'au premier signal d'arrêt ETCS.	Übersetzung F und I prüfen: Supprimer la virgule avant « ou »	m	A	K	B	bereinigt
0237	020	5.1	300.9	1.2.1	L'intégralité peut être constatée par du personnel formé ou par le mécanicien de locomotive pour son propre convoi.	La constatation de l'intégralité d'un convoi est régulièrement demandée à d'autres agents que les mécaniciens de locomotive.	m	A	F	B	Eingabe berücksichtigt, Ziffer ergänzt: - durch Lf - durch Fdl vor Ort - durch RL bei RaBe im Bahnhof oder Rangierbereich
0238	020	5.1	300.9	1.2.1 2.6	Divergence : si le CC doit constater l'intégralité au ch. 2.6, cette possibilité doit lui être permise au ch. 1.2.1	Dans certaines gares, les CC desservent les installations sur place.	m	N	G	B	→ Nr. 0237
0239	020	5.1	300.9	2.2.1	Le chef-circulation doit vérifier que : - le dernier convoi ait quitté le tronçon en dérangement et son intégralité ait été constatée et - si les conditions définies par le gestionnaire de l'infrastructure dans ses prescriptions d'exploitation sont remplies.	Übersetzung F und I prüfen: La formulation en « si » est reprise à la suite de ce chapitre. La compréhension en est péjorée.	m	A	K	B	bereinigt

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0240	020	5.1	300.9	2.4.3	Supprimer le 3ème paragraphe	Übersetzung F und I prüfen: À la suite de la suppression de l'ordre d'entrée sur voie occupée (si elle est définitive)	m	R	K	B	Prozess Einfahrt in besetztes Gleis bleibt bestehen, nur Befehl auf Sammelformular Befehle entfällt => keine Anpassung
0241	020	5.1	300.12	3.7.1	... De plus, il ne doit plus y avoir de véhicule sur des voies interdites, excepté en gare ou sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine après un avis contre quittance au chef circulation. ... Lorsque la voie est libre, le texte est le suivant : «(endroit), voie/aiguille ... praticable». Lorsque les voies restent occupées en gare ou dans les zones de manoeuvre sur les tronçons équipés de la signalisation en cabine, l'annonce est la suivante : «(endroit), voie/aiguille ... praticable; les voies (énumération des voies) restent occupées». Pour les voies secondaires, l'annonce des voies occupées par une transmission contre quittance suffit.	L'adaptation de R 300.9 ch. 2.1.3 rendant impossible la remise en position normale d'un compteur sans remise de marche à vue après une annonce de voie praticable, l'annonce par un ordre à protocole des voies restant occupées par le chef de la sécurité est obsolète. Eventuellement, un avis contre quittance suffirait afin d'éclaircir la situation.	m	A	F	B	Eingabe korrekt, R 300.12 Ziffer 3.7.1 anpassen: Gleis fahrbar melden ... Der Sicherheitschef meldet dem Fahrdienstleiter das Gleis protokollpflichtig fahrbar. Ist das Gleis frei, lautet die Meldung wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar». bleiben Gleise belegt, lautet die Meldung wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar; es bleiben Gleise belegt». Die belegten Gleise sind quittungspflichtig zu übermitteln. ... Ebenfalls entsprechend angepasst wird R 300.4 Ziffer 5.8.3
0242	020	5.1	300.2	8.2.3	WEB, Seite 18, Titel Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage	Rechtschreibkorrektur. G fehlt.	r	R	G	B	WEB angepasst
0243	020	5.1	300.9	1	Gruppensignal mit Hilfssignal Varianten 1 wird durch SBB priorisiert.	Variante 1 sieht die quittungspflichtige Verständigung der Lokführer vor (analog 300.6 Ziffer 3.3.3). Aus unserer Sicht die sicherste Variante.	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi siehe 0082
0244	020	5.1	300.9	1.2.1	Beim Feststellen der Vollständigkeit einer Fahrt wurde folgendes gestrichen: Durch Personal vor Ort durch Beachten des Zugschlusssignals Vorschlag: Durch den Fahrdienstleiter vor Ort durch Beachten des Zugschlusssignals (oder so ähnlich)	Es gibt noch Bahnhöfe, welche vor Ort bedient werden. Diese Möglichkeit sollte dem Fdl vor Ort weiterhin zur Verfügung stehen.	m	N	G	B	→ Nr. 0237
0245	020	5.1	300.9	2.1.2	Seite 20 Haben die ersten Abklärungen ergeben, dass ein gestörtes Element der Sicherungsanlage vorliegt, ist dieses zu sichern.	Verb -> klein	r	A	K	B	Angepasst
0246	020	5.1	300.9	2.1.4	1. langer Satz. Besser 2 Sätze bilden. Mögliches Beispiel: Der Fahrdienstleiter hat die letzte Fahrt über das gestörte Element der Sicherungsanlage zu bestimmen und zu protokollieren. Danach hat der Fahrdienstleiter den für die nächste Fahrt gestörte Abschnitt zu bestimmen und zu protokollieren.	Besser lesbar.	m	R	G	B	nein, Text entspricht Philosophie FDV (Aufzählungen)
0247	020	5.1	300.9	2.3.2	Heutige Variante belassen	Das « sofern erforderlich » ist nicht nötig. Grund: Die neue Ziffer 2.2.1 regelt den «FaSi-Verzicht» für die zweite Fahrt. Anderes Beispiel: Kann das «Problem» mit der neuen Ziffer 2.1.3 nicht gelöst werden, braucht es die neue Ziffer 2.3.2. Und dann gilt FaSi ohne Ausnahme.	m	R	G	B	Nein, wird benötigt wenn FaSi nicht aufgehoben werden kann/darf. Beispiel: Grundstellung erst nach einer Fahrt möglich (Ziffer 2.1.3 nicht anwendbar)

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0248	020	5.1	300.9	2.6	Dans le cadre de l'analyse TP 3.1 « circulation des trains », terme « franchir », j'ai constaté une faiblesse aux adaptations résultant de l'analyse du TP 5.1 « dérangements » et propose une adaptation du texte du 300.9 chiffre 2.6 « Fin du dérangement » : « Lorsqu'il n'existe plus de dérangement sur le tronçon concerné, le chef de circulation... » au lieu de « Lorsqu'il n'existe plus de tronçon en dérangement, le chef de circulation... ».	Übersetzung F und I prüfen: On veut parler ici d'un tronçon en dérangement spécifique, respectivement de la fin de son dérangement. La formulation proposée est trop générale et peut suggérer que plus aucun tronçon ne doit être en dérangement, ce qui peut poser un problème lors de dérangements simultanés ou successifs. De tels cas se présentent dans la pratique (p. ex. véhicule générant successivement des dérangements aux compteurs d'essieux). DE & IT sont aussi à vérifier/adapter.	m	R	T	B	Keine Anpassung; aus Kontext klar, dass es sich um den jeweils gestörten Abschnitt handelt.
0249	020	4.1	allg.		Übernahme aus R I-30111: 7.A1 / Ziffer 3.1 Dies gilt nur zwischen dem letzten Aussensignal und der Tafel CAB-Anfang. Sonst ist ein BL3-Fahrzeug ungesichert.	[kein Text]	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. Systemgrenzen in R 300.1 Ziffer 4.6.1 klar geregelt.
0250	020	4.1	allg.		Die Override-Parameter sind NV-Werte, welcher die Strecke vorgibt und durch die SF ETCS CH festgelegt werden. Diese sind schweizweit einheitlich, daher wäre eine Erwähnung in den FDV sinnvoller => FDV R300.7 Anlage 1, Ziffer 5.4 ergänzen.	[kein Text]	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. Keinen Nutzen wenn Wert in FDV aufgenommen würde.
0251	020	3.1.2	300.5	2.6	Ist nicht Teil der Anhörung jedoch in diesem Zusammenhang anpassbar: - bei fehlender Festhaltekraftanschrift o das Gesamtgewicht in t, höchstens jedoch 20 kN. o bei folgender Wagenanschrift ist der angeschriebene Faktor zu berücksichtigen: BILD z.B. 1/4 vom Gesamtgewicht	Mit der jetzigen Darstellung kann interpretiert werden, dass bei der Anschrift (1/4 usw.) der Faktor immer gerechnet werden muss. Es gibt Wagen welche diese Anschrift für die Wirkung der Handbremse haben (Handbremse wirkt auf 1/2 des Wagens) und nicht im Zusammenhang mit der Anrechenbarkeit stehen. Wird dieses nach Vor-schlag dargestellt, kann diesem Rechnung getragen werden. Die Zuordnung 1/4 auf fehlende Festhaltekraftanschrift ist erkennbar.	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. Thema welche SRS wo zugelassen sind, ist nicht Sache der FDV sondern des Netzzugangs (z.B. Networkstatement, NZB)
0252	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 1	.... Für Strecken und Fahrzeuge, welche gemäss einer anderen SRS ausgerüstet sind, gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberinnen bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen. .." Wo wird geklärt, welche SRS-Version mindestens notwendig ist? Das muss die SF ETCS CH festlegen.	[kein Text]	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. Thema welche SRS wo zugelassen sind, ist nicht Sache der FDV sondern des Netzzugangs (z.B. Networkstatement, NZB)
0253	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 4.2.5	.... Diese grösstmögliche Distanz, ist durch die Infrastrukturbetreiberin festzulegen. ... " Das ist nicht richtig. Die SR-Distanz ist ein NV-Wert, welcher die Strecke vorgibt und durch die SF ETCS CH festgelegt wird (auf „unendlich“ gesetzt, siehe DAT 231). Ausserdem kann die SR-Distanz durch den Lf am DMI verändert werden (siehe SRS 3.4.0 und 3.6.0, Kapitel 4.4.11.1.5; in der Schweiz nicht vorgesehen, da nicht in der FDV). ==> R I-30111, 7.A1, Ziffer 2 „Betriebsart Staff Responsible“: 1. Satz löschen.	[kein Text]	m	R	G	B	Nein, FDV korrekt.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0254	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 4.2.6	„... hat die Fahrt ein Halt zeigendes Hauptsignal, das Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder weitere mit ETCS-Streckengerät ausgerüstete Gefahrenpunkte (z.B. Bahnübergang) überfahren. ...“ Das ist nicht richtig. Bei L1 LS ist bei einem BUe gesichert mit Streckengerät eine TSR vorhanden (ER L1 LS, Kap. 16). Es erfolgt keine Bremsung. Wenn die BG beim Kontrolllicht nicht gelesen wird, erfolgt aufgrund der Linkingreaktion eine Bremsung (Service Brake, siehe ER L1 LS, Regel 19.3.1.10).	[kein Text]	m	A	F	B	Korrekt, Bue werden mittels TSR (LaFa) gesichert. Beispiel in Klammern wird gestrichen
0255	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 5.1.2	„... Bei zugführenden Fahrzeugen, bei welchen die Funktionalität «Passive Shunting» genutzt werden soll, haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Betriebsvorschriften das Vorgehen zu regeln.“ Satz ist zu löschen, da die Betriebsart PS in der Schweiz nicht erlaubt ist, siehe DAT-Entscheid 183 ==> Die entsprechende Formulierung in R I-30111, 7.A1, Ziffer 4 ist dann auch zu löschen.	[kein Text]	m	R	T	B	Prüfen, Thematik "Passiv Shunting", keine Anpassung FDV
0256	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 6.5.1 Ziff. 6.5.2	Ist es sinnvoll, die Symbole für 750V und 1500V aufzuführen? Diese Spannungen werden in der Schweiz und in den angrenzenden Ländern nicht (mehr) verwendet. (□ Bei Privatbahnen kommen diese Spannungen vereinzelt noch vor.)	[kein Text]	m	R	T	B	Nein, keine Anpassung. FDV bilden alle DMI-Symbole ab. → Pendenz , prüfen ob DMI-Symbole vollständig
0257	020	4.1	300.7	Anlage 1 Ziff. 7.2	Sollte für L1 LS die „Anzeige von Geschwindigkeitsüberschreitungen“ nicht auch erwähnt werden?	[kein Text]	m	R	G	B	Nein, keine Anpassung. In FDV werden ausschliesslich DMI Anzeigen bei FSS aufgenommen. Keine DMI-Anzeigen von Zugbeeinflussungen in FDV enthalten.
0258	020	4.1	300.7	3.3.1	„Halt“: „... Diese Funktion kommt bei den Hauptsignalen und zum Schutz von Bahnübergangsanlagen zum Einsatz. ...“ Das ist heute nicht der Fall: · Bei L1 LS wird kein Halt sondern eine temporäre LFS (TSR) mit 5 km/h auf der Mitte des BUe projiziert (siehe auch FDV R300.9, Ziffer 7.1.2 und 7.1.3). Bei P44 wird gemäss I-50116, V2-0, Regel 2.6.1.2 ein Halt oder ein Fahrt mit 10 km/h übertragen.	[kein Text]	m	N	T	B	→ siehe 0254
0259	021	2	300.1	3.2	Begriffe: Fahrt auf Sicht, Text der TSI übernehmen: „... bei Fahrt auf Sicht unerwartete Hindernisse, welche sich während der Fahrt in den Bremsweg hineinbewegen, nicht beachtet werden können“	Erleichterung für den Anwender, da mit dieser Präzisierung mehr Rechtssicherheit besteht. In der bisherigen Formulierung ist zu viel Interpretation versteckt, also warum nicht gleich sagen wie es zu verstehen ist.	m	N	G	B	Aus Sicht BAV ist die Formulierung in Englisch nicht korrekt "This does not apply to unexpected obstacle entering the track zone within the stopping distance". Anders formuliert bedeutet dies, dass FaSi nicht gilt, bei Hindernissen, die sich in den Bremsweg hineinbewegen. Das Bedürfnis, eine allfällige Kollision nicht in der Verantwortung des Lokführers zu belassen, ist verständlich. Mit aktueller Definition "...rechtzeitig vor einem auf Sichtdistanz erkennbaren Hindernis angehalten werden kann" sind Fahrten innerhalb des Bremsweges ausgeschlossen. -> Daher ist keine Anpassung nötig. ✓
0260	021	2	300.10	3.1	Bitte das Wort „Sammelbefehl“ nicht anwenden, es handelt sich um ein „Sammelformular Befehle“. Es ist richtig, in den Texten die Befehle mit ihren Nummern zu verwenden	Das Formular wurde Anfang 90-er Jahre geschaffen, um dem Fahrpersonal den Vordruck der einzelnen Befehle auf einem einzigen Blatt zusammenzufassen. Damit wurde die ganze Sammlung von Formularblöcken reduziert. Mit einem Sammelbefehl dürfte ich wörtlich genommen al-les machen, was bei der Eisenbahn verboten ist.	m	R	T	B	→ siehe 0043

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / Agr / FaBe
0261	021	2	300.3	8.3.1	Der bisherige Text mit der Blockbildung von mehrstelligen Zahlen ist beizubehalten.	Die vorgesehene Regelung mit Nennung der Einzelziffern ist im Stillstand einer Fahrt während der Kommunikation praktikabel, während der Fahrt muss aber eine 5-stellige Zugnummer schnell und prägnant übermittelt und verstanden werden. Bei der Nennung von 5 Einzelzahlen muss man während der Fahrt sehr aufmerksam zuhören und wird zu sehr abgelenkt.	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓
0262	021	3.1.1	300.4	5.3.4	Der bisherige Text ist beizubehalten und zusammen mit einem neuen Thema „Rangierbewegung auf die Strecke + Rangierbewegung in das gesperrte Gleis“ neu zu definieren.	Mit den bisherigen Bremsvorschriften konnten MA der Kategorie A40 und Ai40 Fahrten ins gesperrte Gleis machen ohne aufwändige Ausbildung in 300.5. Gelten die Vorschriften für Züge auch im gesperrten Gleis, so müssen alle in Zugvorbereitung geschult werden. Das stellt in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit bis zum Inkrafttreten ein grosses Handicap dar, zumal viele Trzf-Führer A40 und Ai40 auch intellektuell an ihre Grenzen stossen. Antrag: Es ist zu prüfen in der Weiterentwicklung bis 2024, ob die beiden Ziffern 4 und 5 im R 3004 zusammengelegt werden sollen mit einfachen und praktikablen Vorschriften. In der Praxis ist es seit Jahren so, dass die Trzf-Führer Kat. A und Ai kaum je eine Rangierbewegung auf die Strecke durchführen müssen bzw. können, es findet alles im gesperrten Gleis statt.	m	N	F	B	Nr. 0182 Bremsrechnung: Gemäss FDV R300.5 Ziffer 3.2 können die EVU (oder ISB mit SiBe Teil B Infra) in den Betriebsvorschriften die Ermittlung der Bremsverhältnisse mit Dauer- oder Standardbremsrechnungen regeln. Aus Sicht des BAV kann der Aufwand für das operative Personal mit solchen Regelungen (z.B. mit Zirkularen o.ä.) im vertretbaren Rahmen gehalten werden. Aus Risikosicht ist der Aufwand zur Nachschulung gerechtfertigt. Die durch die SUST bearbeiteten Fälle zeigen entsprechenden Handlungsbedarf auf. Eine entsprechende, intellektuelle Kompetenz ist die Basis für einen sicheren Betrieb. Die Kompetenz «Zugvorbereitung» kann aufgrund der aktuellen STEBV bzw. VTE den MA mit Berechtigungen A40, Ai40 oder VTE 10 bescheinigt werden. -> Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen
0263	021	3.1.3	300.2	2.5.5	Die Präzisierung des Titels muss lauten „Laterne mit beweglichen Blenden“ statt „Drehbare Laterne“	[kein Text]	m	A	F	B	Wird entsprechend berücksichtigt = feste Laternen mit beweglichen Blenden
0264	021	4.1	300.2	6.7.6	Streichen des Signals Bild 617 Variante 2 (Übergang in nicht zentralisierten Bereich)	Der Rangierbereich endet gemäss 300.1 Ziffer 3.2 beim ETCS Rangierhaltssignal oder bei der Merktafel Übergang nicht zentralisierter Bereich. Da beide Signale (618, 617 Variante 1) eine gewisse Ähnlichkeit aufweisen ist mit der Variante 1 die Rangiergrenze besser erkennbar. Die Variante 2 ergibt somit keinen Mehrwert und erzeugt nur einen unnötigen Zuwachs von Signalen.	m	N	G	B	Bild 617 → siehe 0213
0265	022	5.1	300.9	2.6	S'il existe des dispositifs de contrôle de l'état libre de la voie actifs en permanence, on peut renoncer à l'intégralité du dernier convoi. Ceci pour autant que le prochain train...	Par analogie au premier paragraphe où il est demandé au CC de constater l'intégralité du convoi...	m	R	T	B	→ siehe 0090
0266	023	1	300.1		Diese Ziffern sollten auch bei Trambetrieb gelten, ev. mit angepassten Formulierungen: Allgemeines 1, 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8, 2.1.9, ev. 3, 4.1, 4.4, ev. 4.7, 6	Trambetriebe sind ebenfalls mit diesen Themen konfrontiert.	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0267	023	1	300.2		Diese Ziffern sollten auch bei Trambetrieb gelten, ev. mit angepassten Formulierungen: Signale 1.1.3, 1.2.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen.	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0268	023	1	300.3		Diese Ziffern sollten auch bei Trambetrieb gelten, ev. mit angepassten Formulierungen: Anordnungen und Übermittlung 1 – 4, 7, 8	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0269	023	1	300.4		Diese Ziffern sollten auch bei Trambetrieb gelten, ev. mit angepassten Formulierungen: Rangierbewegungen 1.3.1	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0270	023	1	300.4		Rangierbewegungen: Diese Ziffern machen für Trambetrieb wenig Sinn: 1.5, 2.4.4, 2.4.5, 2.4.7	Es gibt keine Bahnhöfe im Sinne der Vollbahnen. Es gibt auch keine Zwergsignale oder Rangierhaltssignale	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0271	023	1	300.8		Arbeitsicherheit: Gilt auch für Trambetrieb, ev. mit angepassten Formulierungen.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0272	023	1	300.9		Störungen: Gilt auch für Trambetrieb, ev. mit angepassten Formulierungen.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0273	023	1	300.12		Arbeiten im Gleisbereich: Gilt auch für Trambetrieb, ev. mit angepassten Formulierungen.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0274	023	1	300.13		Lokführer / Zusatzbestimmungen für Dampftraktion: Gilt auch für Trambetrieb, ev. mit angepassten Formulierungen.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0275	023	1	300.14		Bremsen: Ziffer 3.7.2 gilt auch für Trambetrieb, ev. mit angepassten Formulierungen.	Trambetriebe sind ebenfalls von diesen Themen betroffen	m	C	T	P	Vollständigkeit ist im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV sicherzustellen
0276	024	1	alle		Abbildung 3: Struktur FDV 2024 Prozess Arbeitssicherheit (inkl. Gesundheitsschutz) ist vom Prozess Schalten/Erden der Fahrleitung zu trennen und als ein separater Prozess zu behandeln und aufzuführen.	Die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz sind über sämtliche Themen als relevant zu berücksichtigen.	m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen
0277	024	3	alle	generell	Wir beantragen, dass die Anforderungen aus den Regelwerken UVG/VUV/BauAV, die nicht oder nur allgemein in den FDV berücksichtigt sind, aufgenommen und behandelt werden.	Bei Arbeitsplatzkontrollen bei Eisenbahnunternehmen stellen wir fest, dass vor allem die Regelwerke FDV und RTE angewendet werden. Die Berücksichtigung von UVG/VUV und BauAV wird nur bedingt sichergestellt.	m	R	F	B	Der Input betrifft nicht die im WEB behandelte Thematik und war daher nicht Bestandteil der Analyse. Daher keine Anpassung in der FDV.
0278	024	3	300.8	generell	Die Suva beantragt, dass das Kapitel 300.8 überarbeitet wird. Die Suva wünscht bei der Überarbeitung miteinbezogen zu werden (u.a. Einbezug der Lebenswichtigen Regeln Eisenbahnen)	Es wird in allen Themen auf das Kapitel 300.8 verwiesen. Die aufgeführten Massnahmen im Kapitel 300.8 sind sehr allgemein formuliert und teilweise gehen sie nicht von der Gefährdung aus. Bspw.: Ziff. 1.2.1 stürzen, stolpern, fallen (Gefährdung) Ziff. 1.2.3 Beleuchtung einschalten (Schutzmassnahme) Mit den aufgeführten Massnahmen wird das erforderliche Schutzziel nicht erreicht.	m	R	F	B	Der Input betrifft nicht die im WEB behandelte Thematik und war daher nicht Bestandteil der Analyse. Es betrifft nicht die FDV; daher kein Handlungsbedarf.
0028	010	2	300.3	8.3.1	Kein konkreter Textvorschlag... Die Änderung, dass Zahlen in der fernmündlichen Kommunikation in Einzelziffer aufgeteilt werden müssen, verstehe ich umfassend. Dies bedeutet, dass es auch für Zeitangaben und Jahreszahlen gilt. Dies ist allenfalls nochmal zu überprüfen und nötigenfalls zu präzisieren.	Ich gehe damit einig, dass durch die Veränderung eine Wirkung erzielt wird. Ob diese aber durchgehend positiv ist, wage ich eher zu bezweifeln, wenn sämtliche Zahlen so auseinandergenommen werden müssen. Das Gesprächsbeispiel in 300.3, Beiage 1, Ziffer 5 ist für mich ein gutes Beispiel das Aufzeigen kann, welche Wirkung diese Änderung mit sich ziehen kann. Betrifft Zeit, Tag, Jahreszahl, Zugnummer sowie auch die Gleisnummer). Es obliegt aber wohl den TU zu dieser Ziffer abschliessend Stellung zu nehmen.	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0280	025	2	300.3	6.2.1	Die Befehle sind protokoll- oder quittungspflichtig zu übermitteln. Für protokollpflichtige Befehle sind in jedem Fall die entsprechenden Vorgaben für das Formular der ersten Kategorie zu beachten. <u>Diese sind so nah wie praktikabel der auszuführenden Stelle zu übermitteln.</u>	RhB: Die Textergänzung lässt eine unbegrenzte Interpretationsfreiheit zu. Daher ist sie so gut wie nutzlos. Meinungsverschiedenheiten in der Anwendung sind vorprogrammiert. Wenn schon muss, wie im alten FDR, für jeden Befehl einzeln vorgeschrieben werden, wo er abgegeben werden darf.	m	R	T	B	Interpretationsfreiheit versus starre Vorgaben. Das BAV hat hier bewusst nicht genauer definiert, mit dem Ziel situationsbewusst eine zweckmässige Stelle im konkreten Fall durch die Betroffenen vorsehen zu können. Sollten einzelne ISB Handlungsbedarf sehen, steht es ihnen frei, dies in den AB-FDV zu konkretisieren. -> Keine Anpassung ✓
0281	025	2	300.3	6.2.2	Der Befehl 9 Fahrt mit eingeschränkter Stromversorgung ist durch den vordersten Lokführer protokollpflichtig wei-terzuleiten.	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender	m	R	T	B	Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0282	025	2	300.3	6.2.3	Die Abgabe des Befehls 1 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen muss nicht bestätigt werden.	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0283	025	2	300.3	6.2.5	<u>... protokollpflichtig mittels Befehl 4 Aufhebung eines protokollpflichtigen Befehls zu verständigen</u>	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0284	025	2	300.3	8.2.5	<u>kann z.B. ein Bahnhof, eine Betriebszentrale, ein Streckenabschnitt mit km-Angabe, der Ort vor einem Signal oder vor einer Tafel sein.</u>	RhB: Arbeitsstellenorte sind oft durch die km Angabe definiert.	m	A	F	B	s.a. 0124 Kann ergänzt werden, da oft angewendet. -> anpassen ✓
0285	025	2	300.3	8.3.1	<u>– zur besseren Verständigung ist für die Zahl 2 die Aussprache «zwo» zu benutzen. Drei- und mehrstellige Zahlen sind gemäss nachfolgenden Beispielen in ein- und zweistellige Zahlen aufzuteilen. Mehrstellige Zahlen sind in einstellige Ziffern aufzuteilen und einzeln gemäss nachfolgenden Beispielen zu übermitteln:</u> <u>782 sieben-zwoundachzig sieben-acht-zwo</u> <u>5543 fünfundfünfzig-dreiundvierzig fünf-fünf-vier-drei</u> <u>19471 neunzehn-vier-einundsiebzig eins-neun-vier-sieben-eins</u> <u>–</u>	RhB: Bestehende Regelung nicht ändern. Begründung: Die RhB hat diese Regelung schon ein-mal eingeführt. Sie hat sich in der Praxis aber nicht bewährt und wurde deshalb nach kurzer Zeit wieder rückgängig gemacht. Grund: Nicht anwenderfreundlich Wenn eine mehrstellige Zahl nicht sichtbar vor dir steht, ist es schwierig sich bei einstelliger Nennung eine vier- oder fünfstellige Zahl vorzustellen. Zudem hat sich die blockweise Aufteilung eingespielt und bewährt.	m	R	F	B	s. 00005 ✓
0286	025	2	300.3	Beilage 1 Ziffer 5	<u>Lf: Fahrdienst Langenthal vom Lokführer Zug 2513 in Burgdorf verstanden, antworten</u> <u>Fdl: verstanden, ich habe einen Befehl 1 zur Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen, antworten</u> <u>Lf: verstanden, ich bin bereit, antworten</u>	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0287	025	2	300.3	Beilage 2	Buchstabiertabelle belassen wie sie ist und mit folgendem Zusatz versehen: Im nationalen Verkehr darf die Buchstabiertabelle Deutsch/Französisch/Italienisch weiterhin benützt werden	RhB: in den meisten Bahnhöfen sind dies eingelebte Gleisbezeichnungen wie Anna, Berta, César, Heiri, Ida usw. und als solche auch täglich in Gebrauch.	m	R	T	B	Die Verwendung von anderen als den nun einheitlich vorgegebenen Buchstabierworten ist nicht mehr vorzusehen. Dies mit dem Ziel in jeder Kommunikation einzelne Buchstaben unmissverständlich verstehen zu können. Bei in der Praxis eingelebten Begriffen, z.B. Anna-Guppe, kommt Anna zwar vom Buchstaben "A", die Anna-Gruppe kann aber für die Betroffenen auch die Bedeutung einer lokalen Bezeichnung haben und demnach weiterhin verwendet werden. -> keine Anpassung ✓
0288	025	2	300.6	4.2.7	... bei der Übermittlung des Befehls 5 Verminderung der Geschwindigkeit protokollpflichtig...	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0289	025	2	300.9	3.1	... mit einem einzigen Befehl 1 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen vorgeschrieben werden.	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0290	025	2	300.9	4.5	Danach darf die Zustimmung bzw. der protokollpflichtige Befehl 1 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen erteilt werden.	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0291	025	2	300.9	9.1.2	... den Lokführer mit dem Befehl 9 Fahrt mit eingeschränkter Stromversorgung protokollpflichtig zu verständigen	RhB: „Name“ des Befehls nicht streichen. Bessere Verständlichkeit für den Anwender.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0292	025	2	300.9	11.3.4	Die vorgeschriebene Signalisierung am Zug ist bei Ausfall der Stimbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen. Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren. Wenn nachts oder auf Strecken mit Tunnels nicht mindestens eine Lampe brennt, darf nicht weitergefahren werden.	RhB: Zug schlecht erkennbar kann aus Sicht Lf nicht oder nur schwierig beurteilt werden. Bei Nebel, starkem Schneefall usw. hätten wir eine ähnliche Situation. Der letzte Satz soll deshalb er-satzlos gestrichen werden.	m	R	F	B	s.a. 0156 Die Berücksichtigung der "schlechten Sichtverhältnisse" wird übernommen. Mit der Formulierung, wonach die Stimbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen sei, ist die interpretationsreiche Formulierung der TSI-OPE mitberücksichtigt (nearest location ...) -> teilweise Anpassung ✓
0293	025	3.1.3	300.2	2.5.5	Drehbare Laterne Mechanische Laterne	RhB: Die Laterne bei doppelten Kreuzungsweichen ist nicht drehbar, vielmehr werden mechanisch die Weichenbilder durch Verschieben der schwarzen Metallplatten hergestellt. Als Unterscheidung zum Weichenlichtsignal soll an dieser Stelle der Begriff mechanische Laterne verwendet werden.	m	R	F	B	Neu = feste Laternen mit beweglichen Blenden

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0294	025	3.1.3	300.2	2.5.2	In Anlehnung an Ziffer 2.5.5 drehbare Laterne in mechanische Laterne umbenennen."	RhB: als Unterscheidung mechanische Laterne zu Weichenlichtsignal gleicher Begriff verwenden wie in Ziffer 2.5.5	m	A	F	B	Neu = feste Laternen mit beweglichen Blenden
0295	025	3.1.1	300.4	3.3.2	Spill, Seilwinden ... Die Infrastrukturbetreiberin , bzw. das Eisenbahnverkehrs- unternehmen können einen höheren Wert festlegen. Diese Werte werden mittels einer Risikobewertung unter Berücksich- tigung der örtlichen Verhältnisse, der Seilinstallationsart und des am Seilhaken oder der Seilöse zu ziehenden Maximalge- wichtes festgelegt.	RhB: Der Text "mittels Risikobewertung" bringt dem Anwender nichts. Die beurteilende Stelle wird die Anwendung kaum bewilligen, sobald sie ein Risiko erkennt. Entscheidend sind die aufgelisteten zu berücksichtigende Faktoren.	m	R	T	B	Anforderungen richten sich an Betreiber der Anlage. Umsetzung gemäss WEB.
0296	025	3.1.1	300.4 / Anl. 2	1.1.1	Das richtige Kuppeln ist anschliessend mit einer Sichtkontrolle zu prüfen	RhB: gleicher Text wie in Anlage 1 Ziffer 1.1.1 übernehmen. Dieser fehlt in Anhang 2.	m	A	F	B	Aus Sicht BAV ist dieser Input umzusetzen. Den bisherigen Unterscheidung betreffend Sichtkontrolle kann nicht begründet werden. Input wird umgesetzt.
0297	025	3.1.1	300.4 / Anl. 2	1.2	Gleisbögen und Gegenbögen mit kleinen Radien Die Infrastrukturbetreiberinnen bezeichnen.... Der Artikel darf nicht eingefügt werden, weil er systembedingt überhaupt nie zur Anwendung kommen wird.	RhB: Bei den Mittelpufferkupplungen entstehen keine Abstandsveränderungen zwischen den Wagen bzw. höhere Kräfte in engen Gleisbögen. Die Mittelpufferkupplung mit seitlichen Kupplungshaken ist an einer beweglichen Traverse befestigt. Die Traversen beider benachbarten Fahrzeuge zusammen mit bei den Kupplungsvorrichtungen bilden ein Polygon, das sich über die in der Fahrzeugachse angeordneten Kupplungsbolzen in Kurven frei drehen kann. Bis zum durch das Fahrzeug (wegen Drehgestell-Auslenkung) minimal befahrbaren Radius bleibt die Kupplungsvorrichtung ohne Einschränkungen oder besondere Massnahmen einsetzbar. Deshalb erübrigt sich in Anlage 2 eine Regelung zum Befahren von kleinen Radien	m	A	F	B	Die Regelung einer allfällig notwendigen Vorschrift obliegt den ISB. Falls aus Systemgründen nichts benötigt wird, ergibt sich für die ISB kein Handlungsbedarf. Aus Sicht BAV kann in R300.4 Anlage 2 auf die Ergänzung betreffend Gleisbögen und Gegenbögen in kleinen Radien systembedingt verzichtet werden. Ziffer 1.2 wird in Anlage 2 gestrichen.
0298	025	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Rampengleis als Begriff belassen Vorschlag: Rampengleis: Gleis mit einer Rampe, welche die normale Grenzlinie beschränkt	RhB: Begriff wird in Verladeanlagen allgemein noch so verwendet und kommt sinngemäss auch in AB resp. BV zur Anwendung (Rampenverbot, Verladerampe usw.). An Stelle des Lichtraumprofils kann hier sinngemäss der Begriff Grenzlinie oder allenfalls „zulässige Ab-messungen„ (analog 300.2 Ziffer 2.2.1), angewendet werden.	m	N	G	B	Der Begriff Rampengleis hat in den übergeordneten Betriebsprozessen der FDV keine Relevanz mehr, daher ist eine Begriffserklärung in den FDV nicht mehr gerechtfertigt. Wenn ein Eisenbahnunternehmen den Bedarf nach einer Begriffserklärung hat, ist dies in den BV zu regeln. ==> keine Anpassung in den FDV
0299	025	3.2	300.4	2.8.1	- vor dem Sicherheitszeichen resp. Gleisfreimeldeeinrichtung einer von der Wurzel aus befahrenen und falsch stehenden Weiche	RhB: Bei zentralisierten resp. elektrischen Weichen ohne Zwergsignale bedeutet die gelb markierte Gleisfreimeldeeinrichtung der späteste Halteort bei falsch stehender Weiche. Im Zusammenhang mit der Neufassung der Ziffer 2.8.2 schlagen wir deshalb vor, auch die Ziffer 2.8.1 entsprechend anzupassen. FDV 300.6 Ziffer 5.2.2 Spätester Halteort bei einem Gruppensignal. Auch hier ist als spätester Halteort nur das Sicherheitszeichen angegeben (zweite Aufzählung) und müsste aus unserer Sicht ebenfalls ergänzt werden. Bei der RhB besteht dazu eine Ausführungsbestimmung: <i>„Wenn der vorgeschriebene Halteort vor einer Weiche liegt, ist vor der entsprechenden Gleisfreimeldeeinrichtung anzuhalten.“</i>	m	N	F	B	Nr. 0039
0300	025	3.2	300.4	2.8.2	Beim Andrücken ist darauf zu achten, dass keine Fahrzeuge über die durch das Sicherheitszeichen bzw. Zwergsignal oder Gleisfreimeldeeinrichtung gegebenen Grenzlinien in das Lichtraumprofil eines anderen Fahweges geschoben werden	RhB: Anwendung im zentralisierten Weichenbereich ohne Zwergsignale Begründung siehe zu Ziffer 2.8.1 (Anm. kus: Laufnummer 0299)	m	N	F	B	Nr. 0039

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0301	025	3.2	300.4	2.8.3	Die Fahrzeuge sind so abzustellen, dass keine ihrer Teile über die durch das Sicherheitszeichen bzw. Zwergsignal oder Gleisfreimeldeeinrichtung gegebenen Grenzlinien hinausragen	RhB: Anwendung im zentralisierten Weichenbereich ohne Zwergsignale Begründung siehe zu Ziffer 2.8.1 (Anm. kus: Laufnummer 0299)	m	N	F	B	Nr. 0039
0302	025	4.1	300.4	2.4.6	Sofern es sich um Nebengleise handelt und bei Führerstandssignalisierung, übernimmt...	RhB: Diese Ergänzung ist ohne Nutzen, weil bei Führerstandssignalisierung ein nicht zentralisierter Bereich in Hauptgleisen systembedingt ausgeschlossen ist. Daher soll der Artikel nicht geändert werden.	m	R	T	B	→ siehe 0043
0303	025	4.1	300.4	2.6.1	Das Beobachten des Fahrweges während der Fahrt obliegt dem Rangierleiter. Er hat seinen Standort so zu wählen, dass er den Fahrweg überblicken und die Signale einwandfrei beobachten kann. Damit der Rangierleiter die unbeleuchteten, reflektierenden Signale einwandfrei beobachten kann, muss die Spitze der Rangierbewegung über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, wie z.B.: - Stirnbeleuchtung des Triebfahrzeuges - Beleuchtung für Rangierleiter (z.B. Handlampe oder Stirn-/Helmlampe) Nach einem Fahrt mit Vorsicht zeigenden Zwergsignal bzw. ETCS Rangiersignal oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Schienenfahrzeug angehalten werden können.	RhB: Der Artikel darf aus mehreren Gründen nicht geändert werden: <input type="checkbox"/> Die Beleuchtung der Spitze einer Rangierbewegung ist im R 300.2, Ziffer 3.2 geregelt. Hier ist diese Bestimmung falsch zugeordnet. <input type="checkbox"/> Diese Bestimmung steht in Widerspruch zu R 300.2, Ziffer 3.2.1, Bild 314 <input type="checkbox"/> Bei einer direkt geführten geschobenen Rangierbewegung kann weder eine Stirnbeleuchtung des Triebfahrzeuges noch ein Rangierarbeiter mit Lampe gewährleistet werden <input type="checkbox"/> Der Rangierleiter muss sich öfters auf der Plattform an der hinteren Seite des ersten Wagens aufstellen. In diesem Fall kann er mit seiner eigenen Lampe die Forderung nicht erfüllen <input type="checkbox"/> Am Tag ist diese Forderung sinnlos <input type="checkbox"/> Diese Forderung wirkt sich auch bei Aussensignalisierung aus.	m	N	G	B	Nein, die beiden Alineas sind Beispiele (keine Handlungsanweisung) wie die Anforderung "ausreichende Beleuchtung" erfüllt werden kann. FDV werden mit "bei Nacht" ergänzt → siehe 0234
0304	025	5.1	300.1	3.1 / 3.2	... verbrachtes Element der Sicherungsanlage befindet. Das gestörte Element ist für jede Fahrt zu bestimmen	RhB: Rein redaktionelle Anpassung (Präzisierung)	m	A	G	B	Präzisieren, es ist jedoch nicht das Element sondern die Fahrstrasse gemeint!
0305	025	5.1	300.9	1.2.1	Die Vollständigkeit kann durch den Lokführer oder allenfalls den Rangierleiter für seine eigene Fahrt festgestellt werden.	RhB: Bei einer Rangierbewegung ist durch den Lf nicht immer festzustellen ob die Anhängelast geändert hat.	m	A	G	B	→ Nr. 0237
0306	025	5.1	300.9	1.2.2	„-Block“ aufnehmen	RhB: Sofern nur der Block gestört ist, kann auf einer mehrgleisigen Strecke der Lf auf dem Nachbargleis feststellen, ob dieses frei von Schienenfahrzeugen ist, dadurch macht es keinen Sinn den Block gegenüber den GFM zu unterscheiden. Technisch gesehen ist der TMN Block 840/841 und die GFM bei einer Umgehung ein Element.	m	N	G	B	Nein, siehe Erläuterungen zur örtlichen Kontrolle
0307	025	5.1	300.9	2.2.1	- die letzte Fahrt den gestörten Abschnitt oder einen Teil des gestörten Abschnittes befahren und wieder verlassen hat und deren Vollständigkeit festgestellt wurde und	RhB: Analog Neufassung R 300.9 Ziffer 2.5	m	R	G	B	Nein, auf Stufe FDV korrekt
0308	025	5.1	300.9	2.3.2	Sofern erforderlich, hat der Fahrdienstleiter vor der Grundstellung der nächsten Fahrt über den gestörten Abschnitt protokollpflichtig die Fahrt auf Sicht vorzuschreiben.	RhB: „Grundstellung der GFM“ auf diese Problematik wurde in der Lösungsfindung nicht eingegangen. Verständnisfrage: Darf die Infrastrukturbetreiberin in den AB-FDV die Fahrt auf Sicht nach dem Befahren der gestörten GFM, erhaltenen Vollständigkeit der Fahrt und erfolgreichen Grundstellung der GFM für die nächste Fahrt aufheben?	m	R	G	B	Grundsätze zur Grundstellung GFM: Möglich vor 1. Fahrt = 2.1.3, sofern Bedingungen erfüllt Wenn Bedingungen 2.1.3 nicht erfüllt, weiter nach Kernprozess. Grundstellung anschliessend in 2.3.2 geregelt. Varianten: - 1. Fahrt = FaSi, ab 2. Fahrt = wenn Bedingungen 2.2.1 erfüllt FaSi nicht ötig - ab 2. Fahrt = FaSi wenn Aufhebung nicht erlaubt
0309	025	3.1.2	300.5 / Anl. 1	1.1.2	Ab Batterie gespeiste Magnetschienenbremsen sind anrechenbar, wenn ihre Wirkung Funktion wenigstens einmal täglich kontrolliert wird und...	RhB: es gibt immer mehr Situationen, wo die Wirkung der MG-Bremse bei der IBN nicht bei allen Fahrzeugen geprüft werden kann. (z.B. wenn ein Triebzug verstärkt mit Anhängelast und Steuerwagen in St. Moritz im Abfahrgleis unmittelbar vor dem Prellbock abgestellt ist. Oder wenn z.B. der RTZ als 3 oder 4-teiliger Flügelzug bereits am Vorabend bereitgestellt wurde. Deshalb der Vorschlag, Wirkung durch Funktion ersetzen.	m	R	T	B	Abklärungen müssen auch fahrzeugspezifisch getroffen werden. Gefahr von EVU spezifischer Regelung. Der Input betrifft nicht die im WEB behandelte Thematik und war daher nicht Bestandteil der Analyse. Daher keine Anpassung in der FDV.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0310	025	3.1.1	300.4	2.5.6	Ergänzungssatz: <i>Beim Wegbewegen sind vorliegende Rangier- oder Zugsignale zu beachten.</i>	Wir stimmen der Präzisierung grundsätzlich zu, möchten aber diese mit einem Satz ergänzen. Je nach dem Halteort des Zuges, muss unbedingt beim Wegbewegen auf eventuell vorliegende, mit Magneten oder Balisen überwachte Rangier- oder Zugsignale, geachtet werden.	m	R	T	B	Ergänzung nicht nötig; Zugsignale sind durch Rangierbewegungen nicht zu beachten. Umsetzung gemäss WEB.
0311	025	3.1.1	300.4	5.3.4	Vorschlag: Übernahme gültige AB FDV	Für die MGB sind die vorgeschlagenen Texte zu unvollständig und führen nur zu Verwechslungen. Wir schlagen vor, dass der heute gültige Text der AB FDV: V: Für Rangierbewegungen auf einem gesperrten Streckengleis sind die Vorschriften für Zugvorbereitung anzuwenden. Mit dieser Anwendung wird zusätzlich die Einreihungsvorschrift berücksichtigt und zudem wird erreicht, dass für alle Vorbereitungsarbeiten die gleichen, gesetzlichen Vorgaben gelten.	m	R	F	B	Die MGB kann ihre umfassendere Regelung (Vorschriften für Zugvorbereitung statt Bremsvorschriften) weiterhin erlassen. Aus Sicht BAV sind die Regelungen gemäss WEB verhältnismässig. -> Lösungsvorschlag gemäss WEB umsetzen
0312	025	3.1.4	300.4		Für indirekte Zugfahrten im Notfall mit Geschwindigkeiten bis 10 km/h oder Rangierbewegungen in abgesperrten, nicht öffentlich zugänglichen Bereichen kann «Fahrten mit Kamera» umgesetzt werden. Der Betreiber zeigt auf, dass die entsprechenden Risiken für ihn tragbar sind	Wir sind der Meinung, dass mit der fortschreitenden Digitalisierung das Thema Fahrten mit Kamera mit einer Textpassage in den FDV 2020 notiert werden muss. Die Unternehmungen müssen die Möglichkeit erhalten neue Technologien gestützt auf die FDV einzusetzen zu können.	m	R	F	B	Änderungsantrag sowie Begründung durch Eingebener sind widersprüchlich. Im Änderungsantrag wird darauf verwiesen, dass Betreiber aufzeigen soll, dass die entsprechenden Risiken für ihn tragbar sind, was dem Lösungsvorschlag WEB entspricht. Die Zulassung von Technologien und deren Voraussetzungen an den Betrieb sollen in den AB-EBV geregelt werden. Kein Handlungsbedarf.
0313	025	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Die bestehenden Begriffe sowie die entsprechenden Erklärungen werden so belassen wie sie sind. Es sind keine Anpassungen in den Vorschriften erforderlich.	Die MGB sieht hier keinen Handlungsbedarf. Die Begriffe Rampengleis und Rampe sind innerhalb der Unternehmungen weitläufig verbreitet, sie sind instruiert, werden geprüft und sind in weiteren, die FDV ergänzenden Vorschriften und Dokumenten wörtlich erwähnt. Anstelle des Begriffes Lichtraumprofil kann der Begriff «Grenzlinien» oder aber auch «Ladeprofil» eingesetzt werden. Dies sind beides Ausdrücke die dem Personal geläufig sind und auch in den Daten und lokalen Vorschriften der MGB nachgeschaut werden können. Eine Veränderung erwirkt nur Verwechslungen und Unsicherheiten. Zudem muss aus unserer Sicht nicht die FDV der hoheitlich untergeordneten RTE angepasst werden, sondern wenn, dann genau gegenteilig, also die RTE muss den FDV angepasst werden.	m	N	G	B	Der Begriff Rampengleis hat in den übergeordneten Betriebsprozessen der FDV keine Relevanz mehr, daher ist eine Begriffserklärung in den FDV nicht mehr gerechtfertigt. Wenn ein Eisenbahnunternehmen den Bedarf nach einer Begriffserklärung hat, kann diese in die Betriebsvorschriften aufgenommen werden. Das R RTE 20100 wird durch eine Arbeitsgruppe des VöV auf Konformität mit den FDV A2020 überprüft und wo nötig angepasst. ==> keine Anpassung der FDV
0314	025	3.2	300.4	2.2.1	Siehe Bemerkung zu 300.1 3.1 / 3.2 (Anm. kus: Lauf-Nr. 0313)	Keine Veränderungen vornehmen. Siehe oben erwähnte Begründung.	m	N	G	B	Nr. 0375
0315	025	3.2	300.4	3.7	Siehe Bemerkung zu 300.1 3.1 / 3.2 (Anm. kus: Lauf-Nr. 0313)	Keine Veränderungen vornehmen. Siehe oben erwähnte Begründung.	m	N	G	B	Nr. 0330
0316	025	3.2	300.12	2.1.3 / 3.2.4 / 3.7.1 / 4.4.2	Siehe Bemerkung zu 300.1 3.1 / 3.2 (Anm. kus: Lauf-Nr. 0313)	Keine Veränderungen vornehmen. Siehe oben erwähnte Begründung.	m	N	G	B	Nr. 0099
0317	025	3.1.3	300.2	3.1.3	Räumungssignal nicht mit # kennzeichnen sondern unverändert in den FDV belassen	Das Räumungssignal wird auf allen Anlagen der WAB und JB verwendet und soll auch in Zukunft weiterverwendet werden. Bei eingeschaltetem Rangieren gestattet verhindert es das Einstellen von Zugfahrstrassen. Diese technische Sicherung trägt zur Sicherheit im Bahnverkehr bei. Dürfte dieses nicht mehr gebaut werden, hätten wir einen grossen Sicherheitsverlust auf der entsprechenden Anlage und zudem eine Ausnahmesituation zu den andern Bahnhöfen, was auch nicht zur Förderung der Sicherheit beiträgt.	m	A	F	P	Wird im Rahmen des TP Leuchtturm FDV berücksichtigt

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0318	025	2	300.3	8.3.1	Die heutige Regelung zum Aufteilen und Aussprechen von Mehrstelligen Zahlen soll beibehalten werden	Die heutige Regelung bewährt sich sehr gut und ist überall eingespielt. Die neue Regelung ist schwerfälliger und kann u.E. zu Falschinterpretationen führen	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓
0319	025	2	300.3	9.4.1	Was wird unter einer «bestehenden Kommunikationsgruppe» verstanden?	Definition fehlt	m	R	T	B	Im Kontext mit dem vereinfachten Rangierfunk wird hier im Vergleich zum aktuellen Text feiner unterschieden. Konkret gilt das vereinfachte Sprechverhalten nur, wenn eben diese Gruppe - was die Kommunikation anbelangt - bereits bestanden hat. Kommen neue Personen in diese Gruppe, hat erneut eine Identifikation zu erfolgen. Eine Definition erscheint dem BAV im Kontext als nicht nötig. Es steht den EBU frei, dies in den AB-FDV zu definieren/präzisieren. -> keine Anpassung ✓
0320	025	5.1	300.9	1.2.2	Gleis statt Gleisfreimeldeeinrichtung bei den zu kontrollierenden Elementen aufführen	Bei der örtlichen Kontrolle vor Ort wird kontrolliert, ob das Gleis frei ist (und nicht die GFM). Die GFM zeigt am Stellwerk an, ob das Gleis frei ist. Eine GFM ist vor Ort nicht zwingend ersichtlich	m	R	G	B	Nein, GFM ist korrekt (= Element der SA) auch wenn im konkreten Fall das freie Gleis kontrolliert wird. Siehe auch Erläuterungen zur örtlichen Kontrolle
0321	025	2	300.10	1.1	Ursprung «Die Vorder- und die Rückseite von Formularen dürfen nicht gleichzeitig benützt werden» belassen	Teilweise gibt es Bahnen, welche die Formulare auf ihre Gegebenheiten angepasst haben und somit mit einem Formular mehrere Befehle abgeben können. Somit sollte es weiterhin möglich sein, auf einer Seite mehrere Befehle anzukreuzen. Damit kann auch die Papierflut reduziert und Übersichtlichkeit im Führer-stand sichergestellt werden.	m	R	T	B	Auf Grund der Harmonisierung wird dies in Kauf genommen. Zudem ist eine "einzelne Ausfertigung" im Sinne von "je Befehl ein Formular" einfacher handhabbar, wenn ein einzelner Befehl mit Befehl 4 aufgehoben werden muss. -> keine Anpassung ✓
0322	025	3.1.3	300.2	2.5.5	Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen	wieso dürfen diese auf demselben Netz nicht durchmisch werden?	m	R	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.
0323	025	5.1	300.9	2.4.3	<i>Stehen an einem Bahnhof ein oder mehrere Züge zur Abfahrt bereit und soll die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Gruppensignal mit dem Hilfssignal erteilt werden, darf der Lokführer erst abfahren, nachdem er eine quitungspflichtige Bestätigung des Fahrdienstleiters erhalten hat, dass die Zustimmung für ihn gilt.</i>	Die Mehrheit der Bahnhöfe mit Gruppensignalen sind fahrdienstlich nicht besetzt. Der Lf muss beim Halt zeigenden Ausfahrtsignal vor der Gruppensignal-Halttafel anhalten. Stehen mehrere Züge zur Abfahrt bereit und muss das Hilfssignal beleuchtet werden, wird so dem Lf der abfahren darf, eine bewusste Zustimmung zur Fahrt erteilt. Zudem ist nicht sichergestellt, dass die anderen Lf erreicht werden können (Pause, etc.)	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi Einwand der Erreichbarkeit korrekt. Jedoch, wie im WEB erklärt, sind Gruppensignale mit Zusatzsignalisierung Zwergsignal durch den Lokführer gerade in komplexeren Anlagen nicht in jedem Fall eindeutig als Gruppensignal identifizierbar. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mehr als ein beteiligter Lokführer abfährt. > Anpassungsvorschlag ablehnen
0324	025	5.1	300.9	2.1.3	<i>Die Gleisfreimeldeeinrichtung oder der Block darf...</i>	es gibt Sicherungsanlagen (z.B. BBR) bei welchen der Block mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbracht werden kann	m	R	G	B	Nein, auf Stufe FDV ohne Block korrekt, bei Bearf in AB FDV als Abweichung zu FDV regeln
0325	025	2	300.3	8.3.1	Es ist die bisherige Zahlennennung mit 2er und 1er Blö-cken weiter zu verwenden.	Das heutige Verfahren hat sich bewährt, ist geläufig und eingelebt. Es erlaubt eine sichere Verständigung. So können wir auch die Begründung stützen, wonach der Begriff «Bewegen» in R 300.4, Ziffer 2.5.2 aus denselben Gründen belassen wird.	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓
0326	025	2	300.3 / Anl. C	1.3.1	Es ist die bestehende Buchstabiertabelle weiterzuverwenden.	Das heutige Verfahren hat sich bewährt, ist geläufig und eingelebt. Es erlaubt eine sichere Verständigung. So können wir auch die Begründung stützen, wonach der Begriff «Bewegen» in R 300.4, Ziffer 2.5.2 aus denselben Gründen belassen wird.	m	R	T	B	s.a. 0125 Die Verwendung von anderen als den nun einheitlich vorgegebenen Buchstabierworten ist nicht mehr vorzusehen. Dies mit dem Ziel in jeder Kommunikation einzelne Buchstaben unmissverständlich verstehen zu können. Bei in der Praxis eingelebten Begriffen, z.B. Anna-Guppe, kommt Anna zwar vom Buchstaben "A", die Anna-Gruppe kann aber für die Betroffenen auch die Bedeutung einer lokalen Bezeichnung haben und demnach weiterhin verwendet werden. -> keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0327	025	2	300.3	generell	Es sind generell die Befehlsnummern und die Befehlsbezeichnungen zu verwenden.	Zusätzliche Sicherheit bei der fernmündlichen Befehlsübermittlung.	m	R	T	B	s.a. 0281 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓
0328	025	2	300.6	5.4	Der Befehl Einfahrt in ein besetztes Gleis soll mindestens auf Stufe Betriebsvorschrift einer ISB zulässig bleiben.	Noch existieren Anlagen, welche nicht mit einer technischen Möglichkeit zur Signalisierung einer besetzten Einfahrt ausgerüstet sind. Bis zu Sanierung dieser Anlagen, soll es der ISB auf Stufe Betriebsvorschrift ermöglicht werden, besetzte Einfahrten zu vollziehen.	m	A	F	B	s.a. 0007 -> Anpassung von 5.4.1 (Aufnahme Befehl 5) ✓
0329	025	3.2	300.4	2.8.2	Beim Andrücken ist darauf zu achten, dass keine Fahrzeuge verschoben werden.	Korrekt abgestellte Fahrzeuge dürfen prinzipiell nicht verschoben werden. Dabei sind nicht nur Sicherheitszeichen und Zwergsignale, sondern auch Entgleisungsvorrichtungen usw. zu beachten. Aus diesem Grund ist ein Verschieben beim Andrücken generell zu untersagen.	m	N	F	B	Nr. 0039
0330	025	3.2	300.4	3.7	Der Begriff «seitliches Profil des Fahrzeuges» suggeriert die Dimension des Wagenkastens. Somit wäre ein indirektes Führen von Zügen und Rangierbewegungen ab einem seitlichen Trittbrett nicht mehr möglich. Der Begleiter muss den Standort aufgrund der Signalsicht wählen. Der Begriff «Lichttraumprofil» ist beizubehalten und im R 300.1 unter Ziffer Begriffe zu definieren. «Der für die Durchfahrt von Fahrzeugen und weiterer bahnbetrieblichen Zwecke vorgesehene Raum, endend an der Grenzlinie von festen Anlagen»	Der Begriff Lichttraumprofil ist seit Jahren etabliert und eingelebt. Er schafft die Verbindung von Fahrzeug zu Grenzlinie von festen Anlagenteilen, auch wenn diese aufgrund der Topologie dynamisch verändern können.	m	R	G	B	Die Regelung steht im Zusammenhang mit den Sicherheits-Zwischenräumen. Sicherheits-Zwischenräume sind dort vorhanden, wo sie für das Personal eindeutig erkennbar bzw. diesem bekannt sind. Anlagen und Produktionskonzepte müssen entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abgestimmt sein. Die exakten Abmessungen des Lichttraumprofils sind für das Personal nicht erkennbar, wohingegen das seitliche Profil eines Fahrzeuges ersichtlich ist. Das seitliche Profil beschränkt sich dabei nicht zwingend auf den Wagenkasten. ==> Keine Anpassung
0331	025	3.1.3	300.2	2.5.5	Weichen-Lichtsignale, Bild 251.1, nur für Normalspurnetze zu verwenden.	Nur auf Normalspurnetze zu verwenden, streichen. Entscheidung bei ISB ob 251.1 oder 251.2	m	R	F	B	Wird durch "Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden" ersetzt.
0332	025	3.2	300.1	3.2	Definition Gehweg, Ausschluss Tunnel (Bankette – Fluchtweg).	Müsste in Anlehnung an Ausschluss Gehweg in Tunnel nicht eine Definition für Fluchtweg (Gehweg Tunnel) gefunden/definiert werden.	m	N	F	B	Nr. 0096
0333	026	2	300.3	8.3.1	Die heutige Regelung zum Aufteilen und Aussprechen von mehrstelligen Zahlen mit 2er und 1er Blöcken soll weiter verwendet werden	Die heutige Regelung hat sich bewährt, ist überall eingespielt und erlaubt eine sichere Verständigung. Die neue Regelung ist schwerfälliger und fehleranfälliger.	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓
0334	026	2	300.3 / Anl. C	1.3.1	Es soll die bestehende Buchstabiertabelle weiter verwendet werden.	Das heutige Verfahren hat sich bewährt. Es erlaubt eine sichere Verständigung.	m	R	T	B	s.a. 0125 Die Verwendung von anderen als den nun einheitlich vorgegebenen Buchstabierworten ist nicht mehr vorzusehen. Dies mit dem Ziel in jeder Kommunikation einzelne Buchstaben unmissverständlich verstehen zu können. Bei in der Praxis eingelebten Begriffen, z.B. Anna-Guppe, kommt Anna zwar vom Buchstaben "A", die Anna-Gruppe kann aber für die Betroffenen auch die Bedeutung einer lokalen Bezeichnung haben und demnach weiterhin verwendet werden. -> keine Anpassung ✓
0335	026	2	300.3	generell	Die Befehlsnummern und die Befehlsbezeichnungen sollen weiter verwendet werden.	Die heutige Regelung hat sich bewährt und gibt eine zusätzliche Sicherheit bei der Befehlsübermittlung.	m	R	T	B	s.a. 0282 Zur besseren Verständlichkeit wurden die Titel weggelassen. Bis die Betroffenen die entsprechenden Befehle "auswendig" kennen, ist das Nachschauen auf dem Formular ein Zusatzaufwand, der aus Sicht BAV zweckmässig ist, zumal dann das Formular selbst konsultiert wird. -> keine Anpassung ✓

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0336	026	3.1.1	300.4	2.5.6	Beim Wegbewegen sind vorliegende Rangier- oder Zugsignale zu beachten. Ergänzungssatz: Je nach Halteort muss auf mit Zugbeeinflussungseinrichtungen überwachte Rangier- oder Zugsignale geachtet werden.	Bessere Präzisierung.	m	R	T	B	Ergänzung nicht nötig; Zugsignale sind durch Rangierbewegungen nicht zu beachten. Umsetzung gemäss WEB.
0337	026	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Begriff Rampengleis nicht löschen	Die Begriffe Rampengleis und Rampe sind bei den Bahnen weitläufig verbreitet. Eine Veränderung erwirkt nur Verwechslungen und Unsicherheiten. Ggf. ist die RTE 20100 anzupassen.	m	N	G	B	Nr. 0298
0338	026	5.1	300.9	1.2.2	Gleis oder Gleisabschnitt oder Gleisfreimeldeabschnitt statt Gleisfreimeldeeinrichtung bei den zu kontrollierenden Elementen aufführen	Bei der örtlichen Kontrolle wird nicht kontrolliert, ob der Gleisfreimelder frei ist. Das ist nur im Stw möglich.	m	N	G	B	→ Nr. 0320
0339	026	1			Die vorgeschlagene Aufteilung der Struktur FDV 2024 erscheint uns zu grob, um alle heutigen und vor allem zukünftigen Varianten sinnvoll abdecken zu können. Insbesondere zu berücksichtigen sind die bekannten Zugbeeinflussungssysteme, die einen wesentlichen Einfluss auf die Betriebsvorschriften haben. Zudem sollen zukünftige Entwicklungen wie z.B. FSS im NIOP-Bereich in der neuen Struktur berücksichtigt werden. Der Entscheidungsbaum (Beilage 4 und 5) ist ebenfalls entsprechend zu verfeinern. Ein möglicher Vorschlag des VöV als Diskussionsgrundlage liegt bei.		m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen
0340	026	1			Die Unterscheidung nach Eisenbahnbetrieb und Trambetrieb ist zu unpräzise. Es ist zwar richtig und zu unterstützen, dass die reinen Trambetriebe speziell behandelt werden, das Gleiche muss aber auch für die Zahnradbergbahnen gelten.	Die Verantwortlichen der Trambahnen und der Zahnradbergbahnen (ggf. erweitert mit Meterspurbahnen die als Strassenbahn verkehren) sind bereit, ihr Wissen und ihre Erfahrung bei der Erarbeitung der FDV 2024 einzubringen. Zu diesem Zweck wurde bereits eine VöV-Arbeitsgruppe «FDV TRAM» gegründet. Die bestehende VöV-Arbeitsgruppe «FDV-ZBB» kann jederzeit reaktiviert werden.	m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen
0341	026	1			Grundsätzlich ist zu beachten, dass bei der Neuordnung die einzelnen Geltungsbereiche nicht überladen werden und Dinge geregelt werden, für welche es bisher und auch künftig keinen Bedarf gibt. Insbesondere im Geltungsbereich „Trambetrieb“ sind gemäss den Vorschlägen in der Zuordnungstabelle des BAV eher zu viele, einzelne Punkte enthalten, für welche es keinen Regelungsbedarf gibt. Die Inhalte in den Geltungsbereichen müssen sorgfältig mit allen Betroffenen abgestimmt werden. Dabei ist auf die Eigenheiten der Geltungsbereiche Rücksicht zu nehmen. Die heutigen Unterschiede sind aus Gründen der Anwendbarkeit und der Kosten zu berücksichtigen.		m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen
0342	026	PL			Die FDV und die AB-EBV sind die wichtigsten Regelungen für den Eisenbahnbetrieb. Es wäre von Vorteil, wenn sich die Anhörungen der beiden gleichgestellten Regelungen zeitlich überschneiden würden. Nur so kann überprüft werden, ob die notwendigen Abstimmungen der Anpassungen erfolgt sind und keine zusätzlichen Harmonisierungen notwendig werden.	Wir beantragen zukünftig eine genügende zeitliche Überschneidung (mindestens 1 Monat) der Anhörungen der beiden Regelungen.	m	C	T	P	Die geforderte Überschneidung war geplant. Auf Grund von Verzögerungen im Bereich der Arbeiten AB-EBV im Kontext mit Aspekten des BehiG mussten jedoch die Termine für die AB-EBV nach hinten verschoben werden. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile einer Verzögerung der FDV-Termine - unter Berücksichtigung von Branchenvertretern - wurden die ursprünglichen FDV-Termine belassen.

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0343	026	PL			Die zur Verfügung gestellten Unterlagen zur FDV 2020 sind mit den Paketdossiers sehr ausführlich, was grundsätzlich zu begrüßen ist. Es fehlt aber eine Übersicht, welche Artikel wie geändert werden. Die Unterschiede der FDV 2020 zur FDV 2016 sind nur schwierig zu erkennen. Eine Gesamtbeurteilung ist deshalb kaum möglich.	Wir beantragen eine zusätzliche Zusammenstellung der FDV Anpassungen, die übersichtlich die vorgesehenen Änderungen aufzeigt.	m	C	T	P	Die in den WEB aufgeführten Vergleiche zwischen heutigen und künftigen Regelungen entsprechen diesem Anliegen.
0344	027	2			Wir unterstützen den Ansatz der Vorlage, weitestgehend auf nationale Vorschriften neben denjenigen der TSI OPE zu verzichten, vorbehaltlos. Eine möglichst uneingeschränkte europaweite Harmonisierung erhöht die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs und die Sicherheit.	Wir bedauern vor diesem Hintergrund, dass eine Senkung der Regelungstiefe und -dichte nicht Ziel der Vorlage ist. Der VAP strebt eine grundsätzliche Entschlackung der Vorschriften an. Die Einräumung möglichst hoher Freiheitsgrade an die Anwender und Reduktion von Bewilligungsverfahren aufgrund der Festlegung grundsätzlicher Ziele nach FOP ist der Detailregelung vorzuziehen. Dies ist insbesondere von Bedeutung bei Inhalten, die sich an ISB/EVU richten. Diese verfügen über Systeme und Prozesse, die den verantwortungsvollen und zielkonformen Umgang mit derartigen Freiräumen erlauben.	r	R	T	B	<i>Anm. kus: Kommentar aus Begleitbrief VAP</i> Übergeordnet korrekt, im Rahmen dieser Änderungsrunde leider nicht umsetzbar. Diese übergeordneten Überlegungen fließen - soweit die Branche in den Arbeitsgruppen mitziehen wird - in den <i>Leuchtturm FDV</i> ein ✓
0345	027	1			Die digitale Verfügbarkeit und Anwendung der Vorschriften ist nötig. Dabei sollten die Vorschriften durch das BAV als elektronisches Tool zur Verfügung gestellt werden, das den Anwendern die gezielte Sortierung nach Geltungsbereichen und Adressaten ermöglicht. Das grundsätzliche Ziel eines Gesamtverständnisses wird dadurch unterstützt, da gezielter informiert und ausgebildet werden kann.		m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen
0346	027	1			Die zu prüfende modulare Gliederung gewisser Themenbereiche wie z.B. Anschlussgleise schätzt der VAR grundsätzlich positiv ein. Hierbei möchte er allerdings in die künftigen Arbeiten als Vertretung der Anschliesser einbezogen werden.		m	C	T	P	Einbezug der Branche erfolgt im Rahmen des Umsetzungsprojektes Leuchtturm FDV
0347	027	3.1.1	300.2	2.2.1	Ganzen Absatz streichen: „Haltsignale werden verwendet usw.“	Die Verwendung soll im Ermessen des Anwenders liegen.	m	R	T	B	Nicht Thema der Überarbeitung
0348	027	3.1.1	300.4	1.7.2	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0349	027	3.1.1	300.4	2.5.2	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0350	027	3.1.1	300.4	2.7.2	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0351	027	3.1.1	300.4	3.3.2	Seilzugsanlagen sind insbesondere in Anschlussgleisen im Einsatz. Gleichwohl wird der hauptsächliche Anwender "Anschliesser" durch die beiden neu eingeführten Begriffe verständlich zum Ausdruck gebracht.		m	R	T	B	Seilzugsanlagen sind auch in Bahnhof in Einsatz. Umsetzung gemäss WEB.
0352	027	3.1.1	300.4	1.3	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0353	027	3.1.1	300.4	1.8.1	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0354	027	3.1.1	300.4	2.2.4	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0355	027	3.1.1	300.4	3.4.1	Löschen „z.B. dem Wagenschieber“	Generell abstrakte Vorschriften sollten keine Beispiele enthalten.	m	R	T	B	Beispiele sind möglich. Umsetzung gemäss WEB.
0356	027	3.1.1	300.4	3.4.3	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0357	027	3.1.1	300.4	3.6.2	5km/h „beim Rangieren“ ergänzen	Aussage ohne Kennzeichnung, was von Hand vorgenommen wird, ist unverständlich.	m	A	F	B	Wird berücksichtigt = beim Rangieren von Hand
0358	027	3.1.1	300.4	5.3.4	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0359	027	3.1.1	300.4	2.7.1	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0360	027	3.1.1	300.4 / Anl. 1 und 2	1.2	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0361	027	3.1.1	300.5	2.6	Einverstanden		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0362	027	3.1.4			Wie der Lösungsvorschlag zu R300.4, Ziff. 3.3.2 sollen die Betriebsvorschriften der ISB bzw. des EVU den Einsatz von Kameras abschliessend in Eigenverantwortung regeln.	Die Alternative sind aufwendige Bewilligungsverfahren, die die Eigenverantwortung schmälern. Da die neue Philosophie des Regelwerks in der Formulierung von Grundsätzen FOP und der Anwendung von Eigenverantwortung liegt, sind Bewilligungsverfahren grundsätzlich zu überdenken.	m	R	F	B	Anwendung Art. 5 Abs. 2 EBV soll zur Anwendung kommen und keine Änderungen in den FDV. Kein Handlungsbedarf.
0363	027	3.2	300.12	3.1.7	Gemäss Lösungsvorschlag Variante 1, d.h. löschen von Ziff. 3.1.7	Die beispielhafte Aufzählung, die durch den Begriff „insbesondere“ eingeführt wird, ist angesichts der klaren grundsätzlichen Anforderung der Beseitigung einer Gefahr entbehrlich.	m	N	G	B	Die nicht abschliessende Aufzählung zeigt auf, mit welchen Massnahmen das übergeordnete Schutzziel sicher erreicht werden kann. Situativ können andere Massnahmen ebenfalls zur Erreichung des Schutzziels führen. Die Aufzählung wird somit als zielführend erachtet. ==> keine Anpassung in den FDV
0364	027	3.2	300.12	3.4.6	Sperrern: Keine Stellungnahme für Anschlussgleise streichen		m	A	G	B	keine Anpassung gefordert
0365	027	5.2	AB-EBV	AB 11		Der Text umschreibt einigermassen zutreffend die von Führungspersonen selbstverständlich zur Anwendung gelangenden Grundsätze und ist daher entbehrlich. Wie im TP1 zutreffend umschrieben, soll so präzise wie nötig, aber dort wo möglich zielorientiert reguliert werden. Art. 11 EBV umschreibt die Ziele satzsaft und verständlich.	m	R	T	B	Auf dieses Anliegen kann nicht eingegangen werden, weil es die Weiterentwicklung der AB-EBV (und nicht der FDV) betrifft. Materiell wird es dort behandelt werden. Anliegen ist korrekt. Erfolgt im Rahmen Art. 38.2 AB-EBV. -> Keine Anpassung in den FDV
0366	028	2			In Bezug auf das Teilprojekt 2 unterstützen wir den Ansatz der Vorlage, weitestgehend auf nationale Vorschriften neben denjenigen der TSI OPE zu verzichten, vorbehaltlos.		r	R	T	B	Wird z.K. genommen ✓
0367	030	1			Wir begrüßen eine Neustrukturierung der FDV, welche eine benutzergerechte Anwendung der operativen Vorgaben und der zugehörigen Betriebsvorschriften der ISB und EVU ermöglicht. Wir sind auch überzeugt, dass der Bedarf für eine Differenzierung der operativen Regeln je nach Betriebskonzept zunehmen wird. Dadurch soll bei der Anpassung einzelner Regelungen die Möglichkeit erhöht werden, die Beeinflussung und den Spielraum der Eisenbahnunternehmen zu vergrössern. Eine zielgerichtete Adressierung der einzelnen Bestimmungen soll die Anwender dabei unterstützen, die für sie relevanten Regeln und Zusammenhänge besser zu erkennen und zu verstehen. Es ist aber auch in Zukunft eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig, um das erforderliche Gesamtverständnis von betrieblichen Abläufen sicherzustellen. Es ist wichtig, dass auch über die Schnittstelle hinaus Verständnis für die im Ablauf vorangehende und folgende Tätigkeit einer anderen Funktion vorhanden ist. Dies ist im Besonderen für die Ausbildung der verschiedenen Funktionen ein zentrales Element und diesem Aspekt muss die strukturelle Gestaltung der FDV entsprechend Rechnung tragen, damit dieses Verständnis übergreifend sichergestellt wird.	Die klare Adressierung der Regeln an eine Funktion bzw. an ISB oder EVU begrüßen wir sehr. Die Aufteilung der Struktur FDV 2024 ist zwingend so zu gestalten, dass zukünftige Entwicklungen und Betriebskonzepte sinnvoll berücksichtigt und abgedeckt werden können (z.B. ATO).	m	C	T	P	Im Rahmen der Umsetzung des TP Leuchtturm FDV zu prüfen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0368	030	2	300.3	8.3.1	Das bisherige Sprechverhalten im R300.3 soll beibehalten werden.	Im Umfeld von Eisenbahnunternehmen hat sich das heute im FDV vorgesehene Sprechverhalten im Zusammenhang mit Zugnummern weitgehend etabliert und bewährt. D. h. «phonetisch» gesehen reden auch Mitarbeitende, welche nicht direkt mit den FDV arbeiten bei einer Zugnummer in der Definition der FDV. Mit der neuen Regelung besteht die Gefahr, dass ausserhalb des FDV-Umfelds (Dienstplaner, Disponenten [der Lf...], Analysten, etc...) weiterhin das «alte» Sprechverhalten angewendet wird (auch im Kontakt mit FDV-Funktionen) und sich dadurch das neue Verhalten nicht oder nur zum Teil etabliert. Es besteht auch die Gefahr von Verwechslungen und die neue Definition ist zudem bedeutend schwerfälliger und wird daher keine Akzeptanz in der Praxis finden.	m	R	F	B	siehe Nr. 0005 ✓
0369	030	2	300.10	3.1	Das bisherige Formular Befehle hat sich grundsätzlich bewährt und soll dementsprechend angepasst werden.	Das Sammelformular Befehle ist sehr komplex, unübersichtlich und in dieser Form sehr anwenderunfreundlich. Die Übernahme der europäisch harmonisierten Befehle bringt in der Praxis mehr Nachteile in der Anwendung mit der Unübersichtlichkeit und der Gefahr von Ungereimtheiten in der Übermittlung. Der Übermittlungsprozess wird dadurch merklich schwerfälliger werden, was sich letztlich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken wird.	m	R	F	B	<i>Anm. kus: Input aus Begleitbrief SOB</i> Auf Grund der Harmonisierung ist dies erforderlich. Das BAV beurteilt die Konsequenzen jedoch als gering bzw. im Rahmen jeder Neuerung. Sobald sich das operative Personal an die neuen Formulare "gewöhnt" haben wird, sollte kein Mehraufwand zur aktuellen Situation resultieren (ähnlich verlief damals die Einführung des heute gültigen Sammelformulars). ->keine Anpassung ✓
0370	030	2	300.10	3.1	Beim Befehl 1 ist der Titel «Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen» so anzupassen, dass «an Halt zeigenden Signalen» zuerst aufgeführt wird. Dies entspricht mehr dem eigentlichen Bedarf in der praktischen Anwendung. Die Befehle 5 und 6 sind sinnvoll zusammenzufassen, damit eine Verminderung der Geschwindigkeit und Fahrt auf Sicht auch gleichzeitig abgegeben werden können. Dies ist bei einer Unregelmässigkeit an der Fahrbahn zwingend notwendig. Ansonsten müssten ja zwei Formulare für diesen Fall abgegeben werden (gemäss Grundsatz in Ziffer 1.1), was in der Anwendung absolut nicht praktikabel ist. Der Befehl 8 ist zu ergänzen, damit eine Schutzgeschwindigkeit direkt angeordnet und aufgeführt werden kann, was der Sicherheit und der Verständlichkeit sehr dienlich ist. Ausserdem soll dieser Befehl mit dem Hinweis auf eine örtliche Bewachung ergänzt werden.	m	R	F	B	<i>Anm. kus: Input aus Begleitbrief SOB</i> Auf Grund der Harmonisierung kann die Reihenfolge im Titel nicht angepasst werden, zudem könnte es sein, dass die Anwendungshäufigkeit in Zukunft ändert. Bei Unregelmässigkeiten an der Fahrbahn kann Befehl 5 ausgefüllt werden und zusätzlich das Feld 5-6.90 angekreuzt und die FaSi im Feld 5-6.91 angeordnet werden. Sofern nötig, kann die ISB das Vorgehen in ihren AB-FDV präzisieren. -> Keine Anpassung ✓	
0371	030	3.1.3	300.2	1.1.4	WEB, Kapitel 4.3 Im Kapitel 4.3 ist beim Lösungsvorschlag zu berücksichtigen bzw. zu präzisieren, dass beim Neubau bzw. bei der Erneuerung von Anlagen, wenn ein Teilbereich des Bahnhofs (bspw. bei Weichenauswechslung) erneuert wird es nicht sein kann, dass die Signale welche nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen deshalb auch entfernt werden müssen.	m	R	F	B	Will eine ISB bei einem (Teil-)Umbau oder einer Erneuerung die alten Signale weiterverwenden, wird dies am konkreten Fall im PGV beurteilt.	
0372	030	3.1.1	300.4	5.3.4	Die im Kapitel 6.3 Ziffer 5.3.4 vorgeschlagene Änderung, dass auf der Strecke bzw. Ausserhalb der Rangierbereichs bei Führerstandsignalisierung die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Züge angewendet werden, begrüßen wir sehr.	m	A	F	B	Umsetzung gemäss WEB	

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0373	030	3.1.1	300.4	2.5.2 / 2.5.6	Der in Kapitel 2.3 unterbreitete Lösungsvorschlag mit der Aufnahme des Befehls «abgehängt» unterstützen wir.		m	A	T	B	Umsetzung gemäss WEB
0374	030	3.2	300.1	3.1 / 3.2	Im R 300.1 // Ziffern 3.1 und 3.2 soll der Begriff Rampengleis und Rampe nicht entfernt werden.	Diese Begriffe sind bei den Bahnen weitläufig verbreitet und in der Definition klar verständlich. Eine Veränderung erwirkt nur Verwechslungen und Unsicherheiten sowie falsche Interpretationen. Im Sinne einer klaren Definition sollen diese Begrifflichkeiten beibehalten werden.	m	N	G	B	Nr. 0298 <i>Anm. kus: Input aus Begleitbrief SOB</i>
0375	030	3.2	300.4	2.2.1	Im R 300.4 // Ziffer 2.2.1 soll beim Verzicht des Begriffs Lichtraumprofil der Text verständlicher und in Konsistenz zu den weiteren Ziffern mit der Entfernung des Begriffs Lichtraumprofil gestaltet werden: <i>... und keine Teile der Fahrzeuge oder der Ladung in das Profil des Fahrwegs hineinragen</i> (statt «... die zulässigen Abmessungen überragen»)		m	R	G	B	<i>Anm. kus: Input aus Begleitbrief SOB</i> Eine Anpassung ist erforderlich, da das operative Personal keine Kenntnisse der exakten Abmessungen des LRP hat. Anhand seiner Kenntnisse über Fahrzeugabmessungen, Beladevorschriften und Sollzustände kann es die notwendige Beurteilung vornehmen. Durch die Verwendung von «Profil des Fahrwegs» anstelle von «LRP» wird die Bestimmung nicht klarer. ==> keine Anpassung
0376	030	3.2	300.4	2.8.2	Im R 300.4 // 2.8.2 wird neu der Begriff «Grenzlinien» statt Lichtraumprofil verwendet. Dieser Begriff soll in die Begriffserklärung im R 300.1 aufgenommen werden, damit für die operativen Anwender klar ist, was mit diesem Begriff genau gemeint ist.		m	N	F	B	Nr. 0039 <i>Anm. kus: Input aus Begleitbrief SOB</i>
0377	030	4.1	300.2	6.7.6	Im R 300.2 in der Ziffer 6.7.6 bei der Merktafel Übergang in nicht zentralisierten Bereich, bevorzugen wir die Variante 2 (Bild 617).		m	N	G	B	Bild 617 → siehe 0213
0378	030	5.1	300.9	2.1.3	Diese Anpassung in der vorgesehenen Form lehnen wir ab. Es soll nach Lösungen gesucht werden, wie eine Unterscheidung von Bahnhof- und Streckenabschnitten ermöglicht werden kann, um das Grundstellen von GFM aufgrund einer Fahrbarmeldung des Sicherheitschefs für Streckenabschnitte weiterhin zu ermöglichen.	Nach einer Freigabe eines Streckenabschnittes ist eine örtliche Kontrolle des ganzen Abschnittes in der Praxis jedoch nicht oder mit grossem Aufwand durchführbar. Da nach Bauarbeiten auf der Strecke in den meisten Fällen das Grundstellen der GFM notwendig ist, werden die ersten Züge mit Fahrt auf Sicht verkehren müssen. Die Folge werden erhebliche Verspätungen, die Verkürzung der Intervalle, ein höherer Ressourcenaufwand und letztlich eine kürzere Nettoarbeitszeit auf den Baustellen sein, was sich generell auch negativ auf die Anzahl und Dauer der Streckensperrungen auswirken wird. Daraus resultiert ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden, welcher mit dem Argument der Sicherheit nur teilweise entkräftet werden kann. Der in der Begründung für diese Anpassung erwähnte Fall von Shilbrugg bezieht sich nämlich auf das Bahnhofgebiet und konnte auch mit einer örtlichen Kontrolle nicht verhindert werden. Also auch mit einer örtlichen Kontrolle bleibt dieses Risiko weiterhin gleich bestehen. Die Wirtschaftlichkeit und Pünktlichkeit wird massiv beeinträchtigt und die Verhältnismässigkeit der Verbesserung der Sicherheit ist aus unserer Sicht nicht gegeben. Dazu wurden durch andere Bahnunternehmen auch Risikoanalysen erstellt, welche auch keine absolute Notwendigkeit dieser Anpassung als Resultat hervorbrachten.	m	R	G	B	nein, keine Anpassung Begründung: "es soll nach Lösungen gesucht werden". Dies wurde gemacht! Eine generische Lösung auf Stufe FDV (für alle gleich) konnte nicht gefunden werden. Eingabe enthält keine konkreten Lösungen. Allenfalls ist im konkreten Anwendungsfall eine Lösung auf Stufe AB FDV zu suchen (ggf. als Abweichung zu FDV)
0379	030	5.1	300.9	2.2.1	Die in der Ziffer 2.2.1 vorgeschlagene Anpassung der Bedingungen für die Aufhebung der Fahrt auf Sicht ab der zweiten Fahrt entspricht einer Angleichung an die Praxis und wir unterstützen diese Anpassung.		m	A	T	B	zur Kenntnis genommen

Nr.	ID	TP/T	R	Ziffer	Änderungsantrag mit Textvorschlag	Begründung	1	2	3	4	Entscheid / Begründung / Kommentare des PL / TPL / AGr / FaBe
0380	030	5.2	AB- EBV	38.2	In der Abstimmung von Sicherungsanlagen (SA) und Telematikanwendungen (TA) gilt es auch die Anpassung des Artikels 38.2 in den AB-EBV zu beachten und zu berücksichtigen, damit die Auswirkungen und Anforderungen für einen automatischen Zug- und Rangierbetrieb entsprechend aufgenommen werden.		m	R	T	B	Anliegen ist korrekt. Erfolgt im Rahmen Art. 38.2 AB-EBV. -> Keine Anpassung in den FDV
0381	031	5.1	300.9	7.1.2	Welchen Fahrbegriff sollen die Zwergsignale zusammen mit dem Fahrbegriff "Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L" anzeigen?	Offene Fragestellung aus der Anwendung St.Gallen AB bei den Appenzeller Bahnen.	m	R	G	B	Betrifft Teil 1, HiSi R 300.2 Ziff. 8.2.3: "Die im Bereich des Signals kontrollierten Fahrstrassenelemente und der zugehörige Streckenblock funktionieren normal." Gemäss Resultat KoFaSi 0067: "Wenn die Zustimmung zur Vorbeifahrt am rotblinkenden Hauptsignal (HiSi BUe, Bild 810) erteilt wird, zeigen die Zwergsignale in der entsprechenden Fahrstrasse Fahrt bzw. Fahrt mit Vorsicht am letzten Zwergsignal vor dem nächsten Hauptsignal, falls dieses Halt zeigt."