











Änderungen in den FDV, R 300.1 - .15, gültig ab 1. Juli 2020 (Änderungszyklus A2020), deutsche Version





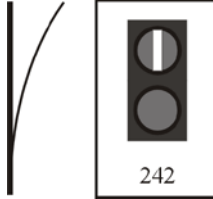
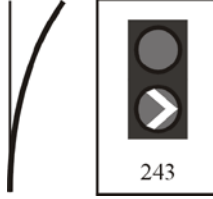
R / Ziffer	bisher	neu								
300.1 - 300.15	... bei Führerstandsignalisierung... (<i>wird generell angepasst</i>)	... im Bereich der Führerstandsignalisierung ...								
300.1										
1	<p>1 Vorbemerkungen</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV),</i> gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), <i>erlässt:</i></p> <p>die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am 1. Juli 2016 in Kraft.</p> <p><i>Aufhebung bisherigen Rechts</i></p> <p>Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 15. Dezember 2014 (in Kraft getreten am 1. Juli 2015). <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p>2. November 2015 Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>	<p>1 Vorbemerkungen</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV),</i> gestützt auf Artikel 11a der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1), <i>erlässt:</i></p> <p>die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften (FDV). Diese Vorschriften, ihre Beilagen und Anlagen treten am 1. Juli 2020 in Kraft.</p> <p><i>Aufhebung bisherigen Rechts</i></p> <p>Folgende Erlasse werden inklusive ihrer Änderungen, Beilagen, Anlagen und Merkblätter aufgehoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 2. November 2015 (in Kraft getreten am 1. Juli 2016). <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p>4. November 2019 Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>								
3.1/3.2		<p>Folgende Begriffe wurden geändert, neu aufgenommen oder aufgehoben:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>Absperrung</td> <td>Rampengleis</td> </tr> <tr> <td>Erhaltungsbereich</td> <td>Rangierbereich</td> </tr> <tr> <td>Erhaltungsbetrieb</td> <td>Schutzgerüst</td> </tr> <tr> <td>Gestörter Abschnitt</td> <td>Schutzzaun</td> </tr> </table>	Absperrung	Rampengleis	Erhaltungsbereich	Rangierbereich	Erhaltungsbetrieb	Schutzgerüst	Gestörter Abschnitt	Schutzzaun
Absperrung	Rampengleis									
Erhaltungsbereich	Rangierbereich									
Erhaltungsbetrieb	Schutzgerüst									
Gestörter Abschnitt	Schutzzaun									

















R / Ziffer	bisher	neu								
3.2		<p>Die Erklärung folgender Begriffe wurde geändert bzw. neu aufgenommen:</p> <table border="0"> <tr> <td><i>Absperrung</i></td> <td><i>Gehweg</i></td> </tr> <tr> <td><i>Erhaltungsbereich</i></td> <td><i>Gestörter Abschnitt</i></td> </tr> <tr> <td><i>Erhaltungsbetrieb</i></td> <td><i>Halt</i></td> </tr> <tr> <td><i>Erhaltungsbezirk</i></td> <td><i>Rangierbereich</i></td> </tr> </table>	<i>Absperrung</i>	<i>Gehweg</i>	<i>Erhaltungsbereich</i>	<i>Gestörter Abschnitt</i>	<i>Erhaltungsbetrieb</i>	<i>Halt</i>	<i>Erhaltungsbezirk</i>	<i>Rangierbereich</i>
<i>Absperrung</i>	<i>Gehweg</i>									
<i>Erhaltungsbereich</i>	<i>Gestörter Abschnitt</i>									
<i>Erhaltungsbetrieb</i>	<i>Halt</i>									
<i>Erhaltungsbezirk</i>	<i>Rangierbereich</i>									
4.6.3	<p>4.6.3 Geschwindigkeitsbereiche bei Führerstandssignalisierung</p> <p>Bei Führerstandssignalisierung wird zwischen dem</p> <ul style="list-style-type: none"> – konventionellen Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h und – erweiterten Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h bis 250 km/h <p>unterschieden.</p> <p>Im erweiterten Geschwindigkeitsbereich dürfen die Betriebsarten «Shunting» bei nicht aktivem Erhaltungsbezirk und «Isolation» weder durch den Fahrdienstleiter angeordnet noch durch den Lokführer angewendet werden. Das Fahrpersonal darf den Zug im Regelbetrieb nicht verlassen, solange der Erhaltungsbezirk nicht eingeschaltet ist. Das Abrüsten von zugführenden Fahrzeugen ist nur im Störfall oder beim Wenden zulässig.</p>	<p>4.6.3 Geschwindigkeitsbereiche im Bereich der Führerstandssignalisierung</p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung wird zwischen dem</p> <ul style="list-style-type: none"> – konventionellen Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h und – erweiterten Geschwindigkeitsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h bis 250 km/h <p>unterschieden.</p>								
4.6.4	<p>4.6.4 Rangierbewegungen bei Führerstandssignalisierung</p> <p>Fahrten bei Führerstandssignalisierung sind, soweit möglich, als Zugfahrten durchzuführen.</p> <p>Mit ETCS Rangiersignalen ausgerüstete Abschnitte im konventionellen Geschwindigkeitsbereich werden als Rangierbereiche bezeichnet.</p> <p>Rangierbewegungen im erweiterten Geschwindigkeitsbereich sind nur im Zusammenhang mit Erhaltungsarbeiten zulässig. Die betrieblichen Bedingungen, Abläufe und bauwerkspezifischen Spezialitäten sind in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin zu regeln.</p>	<p>4.6.4 Grundsätze im Bereich der Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich</p> <p>Die Betriebsarten</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Shunting» ausserhalb des Erhaltungsbetriebs und - «Isolation» <p>sind verboten. Das Abrüsten von zugführenden Fahrzeugen ist nur im Störfall des Fahrzeuges oder beim Wenden zulässig.</p> <p>Rangierbewegungen und Arbeiten im Gleisbereich sind ausschliesslich im Erhaltungsbetrieb innerhalb eines eingeschalteten Erhaltungsbezirks bzw. -bereichs zulässig.</p> <p>Ergänzende Bedingungen für das Einführen und Aufheben des Erhaltungsbetriebs sind in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin zu regeln.</p> <p>Die Einfahrt von kommerziellen Zügen in einen eingeschalteten Erhaltungsbezirk bzw. -bereich ist verboten.</p>								





R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Das Fahrpersonal darf den Zug im Regelbetrieb nur mit Zustimmung des Fahrdienstleiters verlassen. Der Fahrdienstleiter darf auf doppel- oder mehrspurigen Strecken die Zustimmung zum Verlassen des Fahrzeugs erst erteilen, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Nachbargleise gesichert sind oder – die Züge auf den Nachbargleisen in der Betriebsart «On Sight» verkehren oder – auf den Nachbargleisen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sichergestellt ist. <p>Nach der Rückkehr auf das Fahrzeug meldet sich das Fahrpersonal beim Fahrdienstleiter zurück. Der Fahrdienstleiter hebt nach erhaltener Rückmeldung die Sicherungsmassnahmen auf.</p>
300.2		
1.1.2	<p>1.1.2 Aufstellung der Signale</p> <p>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.</p> <p>neu Ziffer 1.1.3</p>	<p>1.1.2 Fehlende oder nicht eindeutig erkennbare ortsfeste Signaltafeln</p> <p>Wird durch das Personal ein fehlendes oder nicht eindeutig erkennbares ortsfestes Signal festgestellt, ist der zuständige Fahrdienstleiter zu verständigen.</p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung hat der Fahrdienstleiter bis zum Ersatz von fehlenden oder nicht eindeutig erkennbaren CAB Anfangs- und Endtafeln, ETCS Haltsignalen oder ETCS Rangierhaltsignalen den betreffenden Abschnitt zu sichern.</p> <p>neue Bestimmung</p>
1.1.3	<p>1.1.3 Abgabe von Signalen des Personals</p> <p>Bei der Abgabe von Signalen ist mit Ruhe und Überlegung zu handeln. Die Signale müssen deutlich sein und genau beachtet werden. Sind Missverständnisse zu befürchten, ist der Mitarbeiter, der das Signal zu beachten hat, zusätzlich zu verständigen. Ist ein Signal nicht eindeutig oder wird es nicht deutlich wahrgenommen, ist anzuhalten, seine Wiederholung abzuwarten oder zu erwirken.</p> <p>Akustische Signale sind auf das Notwendige zu beschränken.</p> <p>neu Ziffer 1.1.4</p>	<p>1.1.3 Aufstellung der Signale</p> <p>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.</p> <p>In zweigleisigen Tunnels können die Signale beider Gleise zusammen zwischen den Gleisen angeordnet werden.</p>

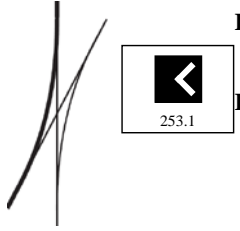
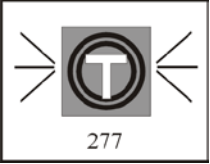
R / Ziffer	bisher	neu
1.1.5	neue Bestimmung	1.1.5 Mit dem Zeichen # gekennzeichnete Signale bzw. Signalbilder Die mit dem Zeichen # gekennzeichneten Signale bzw. Signalbilder sind beim Neubau bzw. bei der Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen nicht mehr zu verwenden.
1.2.1	1.2.1 Signalfarben In der Regel werden für die optischen Signale folgende Farben verwendet: rot Halt, Gefahr orange Vorsicht, Warnung, langsam grün Fahrt gelb elektrischer Betrieb violett Signal für Huckepackzüge weiss Zwergsignale, Weichensignale, Merkzeichen usw. sowie Lichtsignal als Bestätigung oder Ersatz akustischer Signale	1.2.1 Signalfarben In der Regel werden für die optischen Signale folgende Farben verwendet: rot Halt, Gefahr orange Vorsicht, Warnung, langsam grün Fahrt gelb elektrischer Betrieb violett Signal für Huckepackzüge weiss Zwergsignale, Weichensignale, Merkzeichen usw. sowie Lichtsignal als Bestätigung oder Ersatz akustischer Signale blau ETCS Rangiersignale.
2.2.1	2.2.1 Haltsignal für das Decken eines Hindernisses <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Halt</i></p> <p>Bedeutung Halt vor dem Signal bzw. vor der Drehscheibe, Schiebep Bühne oder Brückenwaage</p> </div> </div> <p>...</p>	2.2.1 Haltsignal für das Decken eines Hindernisses <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>Begriff <i>Halt</i></p> <p>Bedeutung Halt vor dem Signal bzw. vor dem entsprechenden Objekt</p> </div> </div> <p>...</p> <p>Haltsignale werden verwendet</p> <ul style="list-style-type: none"> - zum Decken gesperrter Gleise, insbesondere solcher die nicht am Stellwerk gesichert werden können. Steht in dringenden Fällen keine rote Scheibe zur Verfügung, kann das rote Licht allein oder eine ruhende rote Flagge verwendet werden - zur Kennzeichnung von Gleisabschlüssen, wobei Abschlüsse von Kopfgleisen durch rote Scheiben bzw. rotes Licht und solche von Stumpengleisen nur durch rote Scheiben gekennzeichnet sind - zum Decken von Drehscheiben und Schiebep Bühnen in nicht verriegelter Stellung (Fahrverbot). Sie zeigen ein rotes Licht, in Einzelfällen nur die rote Scheibe. <p>In verriegelter Stellung (Fahrerlaubnis) zeigen sie ein weisses Licht oder die schmale Seite der Scheibe</p>

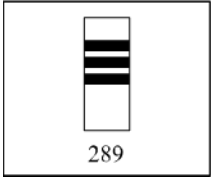
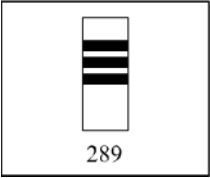
R / Ziffer	bisher	neu
		<ul style="list-style-type: none"> – zum Decken von Brückenwaagen, beweglichen Ladeprofilen usw. Sie zeigen die rote Scheibe, wenn die Durchfahrt gesperrt ist. Bei genügender Gleisbeleuchtung ist kein Nachtsignal vorhanden. <p>Im Drei- und Vierschienengleis wird das Ende der Normal- bzw. Schmalspur mit dem Haltsignal, ergänzt durch ein N (Normalspur) bzw. S (Schmalspur) gekennzeichnet. Das Haltsignal gilt in diesem Fall nur für Fahrzeuge der entsprechenden Spurweite. Dieses Signal wird allein oder kombiniert mit einer Weichenlaterne verwendet.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin kann in den Betriebsvorschriften das direkte Abstellen von Fahrzeugen an Prellböcken erlauben.</p>
2.2.2	<p>2.2.2 Kontrolllicht zur Bahnübergangsanlage</p> <p>...</p> <p>Ältere Signale können auch eine dreieckige Form analog dem Vorsignal zum Kontrolllicht Bahnübergangsanlage aufweisen und sind streckenweise einheitlich aufgestellt.</p> <p>Überwacht das Kontrolllicht mehr als einen überwachten Bahnübergang, wird es mit einer Zusatztafel ausgerüstet auf der die Anzahl der überwachten Bahnübergänge vermerkt ist.</p> <p>Das Kontrolllicht kann auch ohne schwarz/weissen Balken aufgestellt sein.</p>	<p>2.2.2 Kontrolllicht zur Bahnübergangsanlage</p> <p>...</p> <p>Ältere Signale können auch eine dreieckige Form analog dem Vorsignal zum Kontrolllicht Bahnübergangsanlage aufweisen und sind streckenweise einheitlich aufgestellt.</p> <p>Überwacht das Kontrolllicht mehr als einen überwachten Bahnübergang, wird es mit einer Zusatztafel ausgerüstet auf der die Anzahl der überwachten Bahnübergänge vermerkt ist. In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.</p> <p>Das Kontrolllicht kann auch ohne schwarz/weissen Balken aufgestellt sein.</p>
2.5.2	<p>2.5.2 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit drehbaren Laternen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <p>238</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Begriff</p> <p>Bedeutung</p> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Fahrt über den geraden Zweig</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">   <p>239</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Begriff</p> <p>Bedeutung</p> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i></p> <p>Fahrt über den ablenkenden Zweig</p> </div> </div>	<p>2.5.2 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen</p> <p>Drehbare Laterne</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <p>238</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Begriff</p> <p>Bedeutung</p> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Fahrt über den geraden Zweig</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">   <p>239</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Begriff</p> <p>Bedeutung</p> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i></p> <p>Fahrt über den ablenkenden Zweig</p> </div> </div>


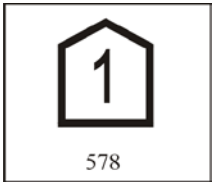


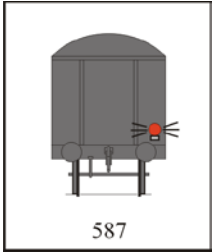
R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Bei einer symmetrischen oder annähernd symmetrischen Weiche wird die Stellung mit Pfeilen dargestellt.</p> <div data-bbox="387 347 600 635">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in Stellung links</i> Fahrt über den linken Zweig</p> </div> <div data-bbox="387 683 600 970">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in Stellung rechts</i> Fahrt über den rechten Zweig</p> </div>	<p>Bei einer symmetrischen oder annähernd symmetrischen Weiche wird die Stellung mit Pfeilen dargestellt.</p> <div data-bbox="1317 323 1529 603">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in Stellung links</i> Fahrt über den linken Zweig</p> </div> <div data-bbox="1317 643 1529 922">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in Stellung rechts</i> Fahrt über den rechten Zweig</p> </div> <p>Weichen-Lichtsignal</p> <div data-bbox="1317 1010 1529 1209">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i> Fahrt über den geraden Zweig</p> </div> <div data-bbox="1317 1233 1529 1433">  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i> Fahrt über den ablenkenden Zweig</p> </div>

R / Ziffer	bisher	neu
		Ist das Weichen-Lichtsignal dunkel oder blinkend, befindet sich die Weiche nicht in der Endlage.
2.5.3	2.5.3 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal ...	Ziffer entfällt
2.5.5	2.5.5 Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i> Fahrt über das Gleis der Haupttrichtung</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i> Fahrt über das Durchquerungsgleis</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i> Fahrt aus dem Gleis der Haupttrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i> Fahrt aus dem Durchquerungsgleis in das Gleis der Haupttrichtung oder umgekehrt</p> </div> </div>	2.5.5 Kennzeichnung der Stellung doppelter Kreuzungsweichen Feste Laterne mit beweglichen Blenden <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i> Fahrt über das Gleis der Haupttrichtung</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in gerader Stellung</i> Fahrt über das Durchquerungsgleis</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i> Fahrt aus dem Gleis der Haupttrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">  <p>Begriff Bedeutung</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p><i>Weiche in ablenkender Stellung</i> Fahrt aus dem Durchquerungsgleis in das Gleis der Haupttrichtung oder umgekehrt</p> </div> </div>


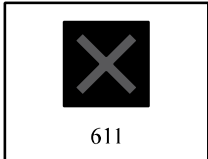

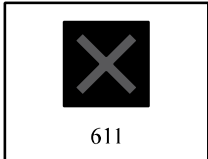
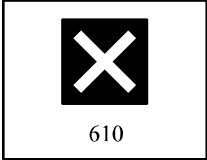
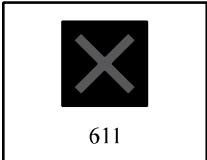
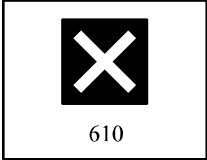
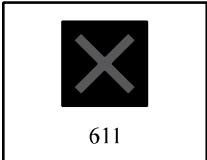

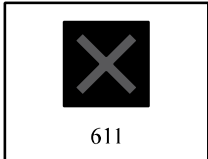
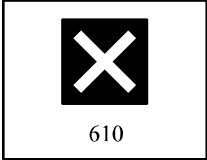
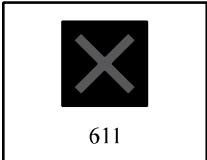
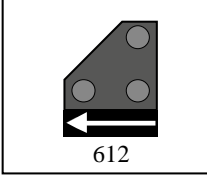
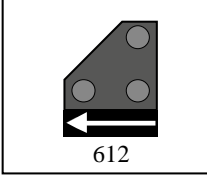
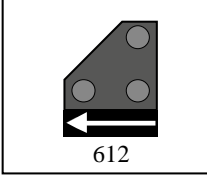
R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Weichen-Lichtsignal</p> <p>Begriff <i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Bedeutung <i>Fahrt über das Gleis der Hauptrichtung</i></p>  <p>Begriff <i>Weiche in gerader Stellung</i></p> <p>Bedeutung <i>Fahrt über das Durchquerungsgleis</i></p>  <p>oder</p>  <p>Bedeutung <i>Darf nicht auf Normalspurnetz verwendet werden</i></p> <p>Begriff <i>Weiche in ablenkender Stellung</i></p> <p>Bedeutung <i>Fahrt aus dem Gleis der Hauptrichtung in das Durchquerungsgleis oder umgekehrt</i></p> 

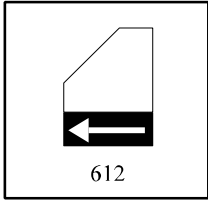
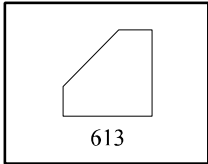
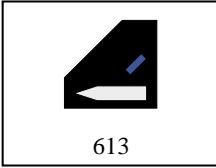
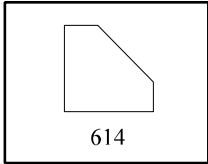
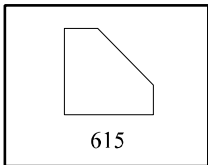
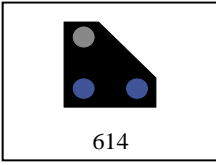
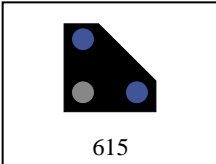
R / Ziffer	bisher	neu
		 <p>Begriff <i>Weiche in ablenkender Stellung</i></p> <p>Bedeutung Fahrt aus dem Durchquerungsgleis in das Gleis der Hauptrichtung oder umgekehrt</p> <p>Ist das Weichen-Lichtsignal dunkel oder blinkend, befindet sich die Weiche nicht in der Endlage.</p>
2.6.8	<p>2.6.8 Telefonrufsignal</p>  <p>Begriff <i>Telefonruf</i></p> <p>Bedeutung Obligatorische Verbindungsaufnahme vom Lokführer zum Fahrdienstleiter bei haltenden Zugfahrten und Rangierbewegungen</p>	Ziffer entfällt
2.6.11	<p>2.6.11 Kennzeichnung Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen</p> <p>Zonen mit Verschachtelung können mittels Kennzeichnung Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen signalisiert werden. Die Kennzeichnung wird an jedem Fahrleitungsmast in der Zone mit Verschachtelung angebracht.</p>	<p>2.6.11 Kennzeichnung Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen</p> <p>Zonen mit Verschachtelung können mittels Kennzeichnung Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen signalisiert werden. Die Kennzeichnung wird an jedem Fahrleitungsmast in der Zone mit Verschachtelung angebracht.</p>

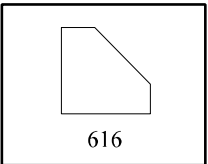
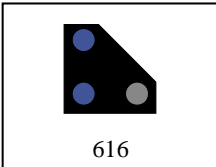
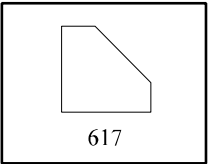
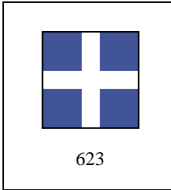

R / Ziffer	bisher	neu
	 <p data-bbox="613 248 1104 300">Begriff <i>Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen</i></p> <p data-bbox="613 316 1104 863">Bedeutung Innerhalb der signalisierten Zone mit Verschachtelung sind bei</p> <ul data-bbox="797 408 1104 692" style="list-style-type: none"> - Zustimmung zur Fahrt mittels Hilfssignal Signalsystem L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage - dunklem Kontrolllicht - Ansprechen der Zugbeeinflussung bei der Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung <p data-bbox="797 708 1104 863">alle folgenden Bahnübergangsanlagen gemäss den Bestimmungen für das «Befahren einer gestörten überwachten Bahnübergangsanlage» zu befahren.</p>	 <p data-bbox="1541 248 2031 300">Begriff <i>Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen</i></p> <p data-bbox="1541 316 2031 392">Bedeutung Innerhalb der signalisierten Zone mit Verschachtelung sind bei</p> <ul data-bbox="1724 408 2031 639" style="list-style-type: none"> - Zustimmung zur Fahrt mittels Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage - dunklem Kontrolllicht - Ansprechen der Zugbeeinflussung bei der Merktafel für Streckengeräte der Zugbeeinflussung <p data-bbox="1724 655 2031 810">alle folgenden Bahnübergangsanlagen gemäss den Bestimmungen für das «Befahren einer gestörten überwachten Bahnübergangsanlage» zu befahren.</p>
3.4.1	<p data-bbox="282 871 1088 903">3.4.1 Kennzeichnung von Lokwechselsprech- und Lokmeldestellen</p> <p data-bbox="282 919 304 943">...</p>	<p data-bbox="1216 871 2018 903">3.4.1 Kennzeichnung von Lokwechselsprech- und Lokmeldestellen</p> <p data-bbox="1216 919 1238 943">...</p> <p data-bbox="1216 951 1865 983">Signalbilder 332 und 333 mit # gekennzeichnet (332# / 333#)</p>
5.3.7	<p data-bbox="282 1026 622 1058">5.3.7 Stumpengleissignale</p>	<p data-bbox="1216 1026 1556 1058">5.3.7 Stumpengleissignale</p> <p data-bbox="1216 1074 1238 1098">...</p> <p data-bbox="1216 1106 2150 1161">Signalbilder 571 / 572 / 573 / 574 / 575 / 576 mit # gekennzeichnet (571# / 572# / 573# / 574# / 575# / 576#)</p>
5.5.6	<p data-bbox="282 1169 943 1201">5.5.6 Merktafel für Ansprechen der Zugbeeinflussung</p>	<p data-bbox="1216 1169 1877 1201">5.5.6 Merktafel für Ansprechen der Zugbeeinflussung</p> <p data-bbox="1216 1217 1238 1241">...</p> <p data-bbox="1216 1249 1675 1281">Signalbild 570 mit # gekennzeichnet (570#)</p>

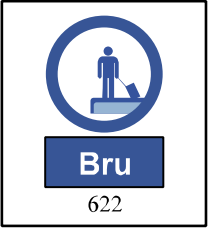
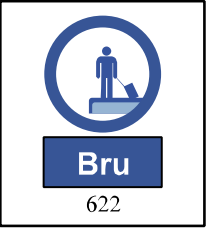
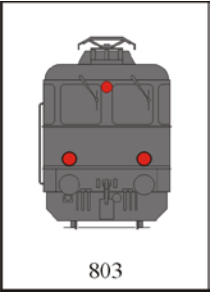
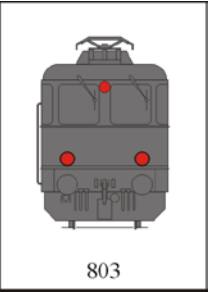
R / Ziffer	bisher	neu
5.5.7	<p>5.5.7 Halteort- und Zuglängentafel für haltende Züge</p> <div data-bbox="389 296 600 478">  <p>577</p> </div> <p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort für alle Reisezüge</p> <div data-bbox="389 513 600 695">  <p>578</p> </div> <p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort für Reisezüge mit einer Länge von 100 m Beziehung zu andern Signalen Zusätzlich zu der abgebildeten Tafel können auch Tafeln 2, 3, 4 usw. für Zuglängen von 200, 300, 400 Metern usw. folgen</p> <p>...</p>	<p>5.5.7 Halteort- und Zuglängentafel für haltende Züge</p> <div data-bbox="1323 296 1534 478">  <p>577</p> </div> <p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort für alle Reisezüge</p> <div data-bbox="1323 513 1534 695">  <p>578</p> </div> <p>Begriff <i>Halteort</i> Bedeutung Halteort für Reisezüge mit einer Länge von 100 m Beziehung zu andern Signalen Zusätzlich zu der abgebildeten Tafel können auch Tafeln 0s, 1s, 2, 2s, 3, 3s, 4 usw. für Zuglängen von 50, 150, 200, 250, 300, 350, 400 Metern usw. folgen</p> <p>...</p> <p>Signalbild 579 mit # gekennzeichnet (579#)</p>
5.7.2	<p>5.7.2 Kennzeichnung des Zugschlusses</p> <div data-bbox="389 1018 600 1270">  <p>587</p> </div> <p>Begriff <i>Zugschlusssignal</i> Das letzte Fahrzeug zeigt hinten unten: – ein rotes Licht oder – ein rotes blinkendes Licht oder – zwei rote Lichter oder – eine rot-weiße Scheibe oder – ein aufsteckbares unbeleuchtetes rot-weißes Zugschlusssignal</p>	<p>5.7.2 Kennzeichnung des Zugschlusses</p> <p>Begriff <i>Zugschlusssignal</i></p>

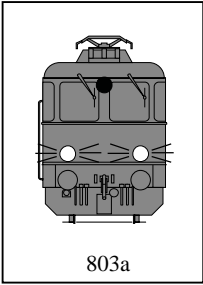
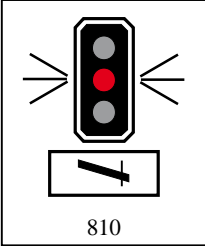
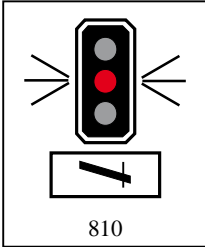
R / Ziffer	bisher	neu
		<div data-bbox="1323 292 1541 560" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1323 580 1541 735" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1541 248 2038 304">Das letzte Fahrzeug zeigt hinten auf einer Querachse über Puffer angeordnet:</p> <ul data-bbox="1541 304 2038 464" style="list-style-type: none"> – bei Reisezügen zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587 – bei Güterzügen zwei rot-weiße reflektierende Scheiben nach Bild 588 oder zwei rote Lichter (Dauerlicht) nach Bild 587 <p data-bbox="1541 501 2038 687">Sofern auf Grund fahrzeugaubarer Bedingungen und mit Rücksicht auf die Anforderungen der Infrastrukturbetreiberin erforderlich, kann auf nichtinteroperablen Strecken und auf Strecken des interoperablen Ergänzungsnetzes das letzte Fahrzeug bei Reise- und Güterzügen zeigen:</p> <ul data-bbox="1541 687 2038 767" style="list-style-type: none"> – ein rotes Licht (Dauerlicht) # oder – ein rotes blinkendes Licht # oder – eine rot-weiße reflektierende Scheibe #.
6.1	<p data-bbox="280 815 651 842">6.1 Anfangs- und Endtafel</p> <p data-bbox="387 866 1099 922">Anfangs- und Endtafeln bezeichnen die Stelle, an der die Strecke mit Führerstandssignalisierung beginnt bzw. endet.</p> <div data-bbox="387 938 595 1102" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="611 943 689 970">Begriff</p> <p data-bbox="611 979 723 1007">Bedeutung</p> <p data-bbox="792 943 925 970"><i>CAB-Anfang</i></p> <p data-bbox="792 979 1099 1114">Halt für Fahrten, bei welchen das zugführende Fahrzeug nicht mit einer funktionsfähigen ETCS-Fahrzeugausrüstung ausgerüstet ist</p> <div data-bbox="387 1187 595 1351" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="611 1192 689 1219">Begriff</p> <p data-bbox="611 1228 723 1256">Bedeutung</p> <p data-bbox="792 1192 902 1219"><i>CAB-Ende</i></p> <p data-bbox="792 1228 1099 1284">Weiterfahrt gemäss Aussensignalen</p>	<p data-bbox="1214 815 1585 842">6.1 Anfangs- und Endtafel</p> <p data-bbox="1319 866 2031 922">Anfangs- und Endtafeln bezeichnen die Stelle, an welcher der Bereich der Führerstandssignalisierung beginnt bzw. endet.</p> <div data-bbox="1319 938 1527 1102" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1543 943 1621 970">Begriff</p> <p data-bbox="1543 979 1655 1007">Bedeutung</p> <p data-bbox="1722 943 1854 970"><i>CAB-Anfang</i></p> <p data-bbox="1722 979 2029 1114">Halt für Fahrten, bei welchen das zugführende Fahrzeug nicht mit einer funktionsfähigen ETCS-Fahrzeugausrüstung ausgerüstet ist</p> <p data-bbox="1722 1123 2029 1150">Halt für Rangierbewegungen</p> <div data-bbox="1319 1224 1527 1388" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1543 1228 1621 1256">Begriff</p> <p data-bbox="1543 1265 1655 1292">Bedeutung</p> <p data-bbox="1722 1228 1832 1256"><i>CAB-Ende</i></p> <p data-bbox="1722 1265 2029 1321">Weiterfahrt gemäss Aussensignalen</p> <p data-bbox="1722 1331 2029 1358">Halt für Rangierbewegungen</p>

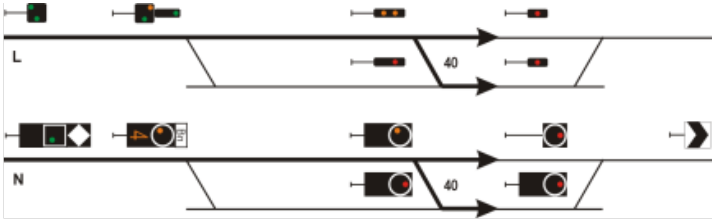
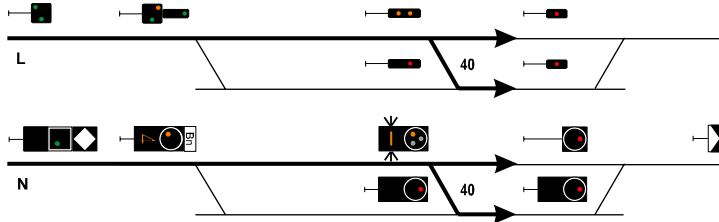
R / Ziffer	bisher	neu												
6.6	<p>6.6 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal im erweiterten Geschwindigkeitsbereich</p> <p>...</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="389 352 595 512" style="text-align: center;">  610 </td> <td data-bbox="613 352 725 416">Begriff Bedeutung</td> <td data-bbox="792 352 1099 504"><i>Halt</i> Halt vor dem Signal Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage</td> </tr> <tr> <td data-bbox="389 552 595 711" style="text-align: center;">  611 </td> <td data-bbox="613 552 725 616">Begriff Bedeutung</td> <td data-bbox="792 552 987 616"><i>Unbeleuchtet</i> Halt vor dem Signal</td> </tr> </table>	 610	Begriff Bedeutung	<i>Halt</i> Halt vor dem Signal Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage	 611	Begriff Bedeutung	<i>Unbeleuchtet</i> Halt vor dem Signal	<p>6.6 Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal</p> <p>Die Kennzeichnung der Stellung einfacher Weichen mit Weichen-Lichtsignal ist in Betriebsarten ohne CAB-Fahrerlaubnis zu beachten.</p> <p>...</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="1323 416 1529 576" style="text-align: center;">  610 </td> <td data-bbox="1547 416 1659 480">Begriff Bedeutung</td> <td data-bbox="1727 416 2033 568"><i>Halt</i> Halt vor der Weiche Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage. Nur für Normalspurnetze zu verwenden.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1323 671 1529 831" style="text-align: center;">  611 </td> <td data-bbox="1547 671 1659 735">Begriff Bedeutung</td> <td data-bbox="1727 671 1944 735"><i>Unbeleuchtet</i> Halt vor der Weiche</td> </tr> </table>	 610	Begriff Bedeutung	<i>Halt</i> Halt vor der Weiche Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage. Nur für Normalspurnetze zu verwenden.	 611	Begriff Bedeutung	<i>Unbeleuchtet</i> Halt vor der Weiche
 610	Begriff Bedeutung	<i>Halt</i> Halt vor dem Signal Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage												
 611	Begriff Bedeutung	<i>Unbeleuchtet</i> Halt vor dem Signal												
 610	Begriff Bedeutung	<i>Halt</i> Halt vor der Weiche Weiche befindet sich für das Befahren in einer falschen Lage oder nicht in der Endlage. Nur für Normalspurnetze zu verwenden.												
 611	Begriff Bedeutung	<i>Unbeleuchtet</i> Halt vor der Weiche												
6.7.2	<p>6.7.2 Gültigkeit und Aufstellung der ETCS Rangiersignale</p> <p>Die ETCS Rangiersignale stehen an den Grenzen der Gleisfreimeldeabschnitte. Auch im Bereich einer Weiche sind die Signale so aufgestellt, dass die Gleiszugehörigkeit eindeutig ersichtlich ist.</p> <p>ETCS Rangiersignale befinden sich in Bodennähe. Sie können ausnahmsweise erhöht, z.B. an einem Mast, angebracht werden oder seitenverkehrt aufgestellt sein.</p> <p>Die Signalbilder bei Rechtsaufstellung der ETCS Rangiersignale (Bild 612) sowie auf der Rückseite der ETCS Rangiersignale (Bild 613) werden in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetrieberin festgelegt.</p> <p>Rechtsaufstellung der ETCS Rangiersignale</p>	<p>6.7.2 Gültigkeit und Aufstellung der ETCS Rangiersignale</p> <p>Die ETCS Rangiersignale stehen an den Grenzen der Gleisfreimeldeabschnitte. Auch im Bereich einer Weiche sind die Signale so aufgestellt, dass die Gleiszugehörigkeit eindeutig ersichtlich ist.</p> <p>ETCS Rangiersignale befinden sich in Bodennähe. Sie können ausnahmsweise erhöht, z.B. an einem Mast, angebracht werden oder seitenverkehrt aufgestellt sein.</p> <p>Rechtsaufstellung der ETCS Rangiersignale</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="1323 1174 1529 1350" style="text-align: center;">  612 </td> <td data-bbox="1547 1174 2011 1222">Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis.</td> </tr> </table> <p>Rückseite der ETCS Rangiersignale</p>	 612	Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis.										
 612	Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis.													





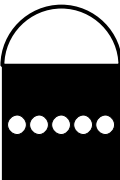
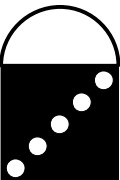
R / Ziffer	bisher	neu
	<div data-bbox="389 248 595 448">  <p>612</p> </div> <p data-bbox="613 248 1077 304">Bei Rechtsaufstellung weist auf der Vorderseite ein leuchtender Pfeil auf das zugehörige Gleis.</p> <p data-bbox="389 488 736 512">Rückseite der ETCS Rangiersignale</p> <div data-bbox="389 523 595 687">  <p>613</p> </div> <p data-bbox="613 523 1099 579">Auf der Rückseite der ETCS Rangiersignale weist ein Pfeil auf das zugehörige Gleis. Zeigt das ETCS Rangiersignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, ist dies an einem Rücklicht erkennbar.</p>	<div data-bbox="1323 248 1538 416">  <p>613</p> </div> <p data-bbox="1547 248 2040 304">Auf der Rückseite der ETCS Rangiersignale weist ein Pfeil auf das zugehörige Gleis. Zeigt das ETCS Rangiersignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i>, ist dies an einem blauen Rücklicht erkennbar.</p>
6.7.4	<p data-bbox="282 703 857 730">6.7.4 Signalisierung an ETCS Rangiersignalen</p> <p data-bbox="389 754 1099 834">Die Signalbilder für die Begriffe <i>Halt</i> (Bild 614), <i>Fahrt mit Vorsicht</i> (Bild 615), und <i>Fahrt</i> (Bild 616) werden in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin festgelegt.</p> <div data-bbox="389 855 595 1019">  <p>614</p> </div> <p data-bbox="613 855 992 959">Begriff <i>Halt</i> Bedeutung Halt vor dem Signal Beziehung zu anderen Signalen Ein vorausgehendes ETCS Rangiersignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p> <div data-bbox="389 1078 595 1243">  <p>615</p> </div> <p data-bbox="613 1078 1093 1278">Begriff <i>Fahrt mit Vorsicht</i> Bedeutung Beginn oder Fortsetzung der Fahrt Unmittelbar nach dem ETCS Rangiersignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden</p> <p data-bbox="613 1305 1099 1420">Beziehung zu anderen Signalen Das nächste ETCS Rangiersignal zeigt <i>Halt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>	<p data-bbox="1216 703 1792 730">6.7.4 Signalisierung an ETCS Rangiersignalen</p> <div data-bbox="1323 754 1538 919">  <p>614</p> </div> <p data-bbox="1547 754 2018 946">Begriff <i>Halt</i> Bedeutung Halt vor dem Signal Beziehung zu anderen Signalen Ein vorausgehendes ETCS Rangiersignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p> <div data-bbox="1323 978 1538 1142">  <p>615</p> </div> <p data-bbox="1547 978 2029 1177">Begriff <i>Fahrt mit Vorsicht</i> Bedeutung Beginn oder Fortsetzung der Fahrt Unmittelbar nach dem ETCS Rangiersignal muss mit einem Hindernis gerechnet werden</p> <p data-bbox="1547 1206 2029 1398">Beziehung zu anderen Signalen Das nächste ETCS Rangiersignal zeigt <i>Halt</i>, <i>Fahrt mit Vorsicht</i> oder es folgt ein ETCS Rangierhaltsignal oder eine Merktafel Übergang in nicht zentralisierten Bereich</p>





R / Ziffer	bisher	neu
	 <p>616</p> <p>Begriff <i>Fahrt</i> Bedeutung <i>Beginn oder Fortsetzung der Fahrt</i> Beziehung zu anderen Signalen Das nächste ETCS Rangiersignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>	 <p>616</p> <p>Begriff <i>Fahrt</i> Bedeutung <i>Beginn oder Fortsetzung der Fahrt</i> Beziehung zu anderen Signalen Das nächste ETCS Rangiersignal zeigt <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>
6.7.5	<p>6.7.5 Merktafel Übergang in nicht zentralisierten Bereich</p> <p>Das Signalbild für den Begriff <i>Übergang in nicht zentralisierten Bereich</i> (Bild 617) wird in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin festgelegt.</p>  <p>617</p> <p>Begriff <i>Übergang in nicht zentralisierten Bereich</i> Bedeutung <i>Grenze zu Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen</i></p> <p>neu in Ziffer 6.7.6</p>	<p>6.7.5 ETCS Rangierhaltsignal</p>  <p>623</p> <p>Begriff <i>Halt</i> Bedeutung <i>Halt vor dem Signal</i> Beziehung zu anderen Signalen Ein vorausgehendes ETCS Rangiersignal zeigt <i>Fahrt mit Vorsicht</i></p>
6.7.6	neue Ziffer	<p>6.7.6 Merktafel Übergang in nicht zentralisierten Bereich</p>  <p>617</p> <p>Begriff <i>Übergang in nicht zentralisierten Bereich</i> Bedeutung <i>Grenze zu Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen</i></p>
6.8.2	<p>6.8.2 Gültigkeit und Aufstellung der Merktafeln Erhaltungsbezirk</p> <p>Merktafeln Erhaltungsbezirk stehen bei den Grenzen der Erhaltungsbezirke. Im Bereich einer Weiche sind die Merktafeln so aufgestellt, dass die Gleiszugehörigkeit eindeutig ersichtlich ist.</p>	<p>6.8.2 Gültigkeit und Aufstellung der Merktafeln Erhaltungsbezirk</p> <p>Merktafeln Erhaltungsbezirk stehen bei den Grenzen der Erhaltungsbezirke. Im Bereich einer Weiche sind die Merktafeln so aufgestellt, dass die Gleiszugehörigkeit eindeutig ersichtlich ist.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Merktafeln Erhaltungsbezirk befinden sich unter einem ETCS Haltsignal oder ETCS Standortsignal. Sie können auch eigenständig aufgestellt werden.</p>	<p>Merktafeln Erhaltungsbezirk befinden sich bei einem ETCS Haltsignal, ETCS Standortsignal oder einer CAB-Anfangs- oder Endtafel. Sie können auch eigenständig aufgestellt werden.</p>
6.10	<p>6.10 ETCS Merktafel Halteort</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>622</p> </div> <div> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Halteort</i></p> <p>Es folgt ein kommerzieller Halteort. Die ETCS Merktafel Halteort befindet sich in Bremswegentfernung zur Mitte der Peronkante.</p> <p>Für Züge mit vorgeschriebenem Halt liegt das Ende der CAB-Fahrerlaubnis im Regelbetrieb nach dem normalen Halteort.</p> <p>Die ETCS Merktafel Halteort ist mit der Abkürzung des betreffenden kommerziellen Halteortes gekennzeichnet.</p> </div> </div>	<p>6.10 ETCS Merktafel Halteort</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>622</p> </div> <div> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Halteort</i></p> <p>Es folgt ein kommerzieller Halteort. Die ETCS Merktafel Halteort befindet sich in Bremswegentfernung zur Mitte der Peronkante.</p> <p>Die ETCS Merktafel Halteort kann sich im Bereich der Aussensignalisierung befinden.</p> <p>Für Züge mit vorgeschriebenem Halt liegt das Ende der CAB-Fahrerlaubnis im Regelbetrieb nach dem normalen Halteort.</p> <p>Die ETCS Merktafel Halteort ist mit der Abkürzung des betreffenden kommerziellen Halteortes gekennzeichnet.</p> </div> </div>
8.1.2	<p>8.1.2 Warnsignal</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>803</p> </div> <div> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Warnsignal</i></p> <p>Halt für Zugfahrten und Rangierbewegungen auf parallel verlaufenden Gleisen</p> </div> </div>	<p>8.1.2 Warnsignal</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="margin-right: 20px;">  <p>803</p> </div> <div> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Warnsignal</i></p> <p>Halt für Zugfahrten und Rangierbewegungen auf parallel verlaufenden Gleisen</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">oder</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		
8.2.3	<p>8.2.3 Hilfssignal Signalsystem L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage</p>  <p>Begriff <i>Hilfssignal L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage</i></p> <p>Bedeutung Zustimmung zur Vorbeifahrt am rot blinkenden Hauptsignal und zum Befahren der gestörten Bahnübergangsanlage.</p> <p>Die im Bereich des Signals kontrollierten Fahrstrassenelemente und der zugehörige Streckenblock funktionieren normal.</p> <p>Überwacht das Hauptsignal mehr als eine Bahnübergangsanlage, kann die Anzahl auf der Zusatzsignalisierung angegeben werden</p> <p>Beziehung zu andern Signalen Es kann ein <i>Warnung</i> zeigen- des Vorsignal vorausgehen</p>	<p>8.2.3 Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage</p> <p>Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage beim Signalsystem L</p>  <p>Begriff <i>Bahnübergangsanlage gestört</i></p> <p>Bedeutung Zustimmung zur Vorbeifahrt am rot blinkenden Hauptsignal und zum Befahren der gestörten Bahnübergangsanlage.</p> <p>Die im Bereich des Signals kontrollierten Fahrstrassenelemente und der zugehörige Streckenblock funktionieren normal.</p> <p>Überwacht das Hauptsignal mehr als eine Bahnübergangsanlage, wird die Anzahl auf der Zusatzsignalisierung angegeben. In einer Zone mit Verschachtelung von Bahnübergangsanlagen ist auf die Zusatztafel zu verzichten.</p> <p>Beziehung zu andern Signalen Es kann ein <i>Warnung</i> zeigen- des Vorsignal vorausgehen</p>

R / Ziffer	bisher	neu												
R 300.2 Beilage 2														
10	<p style="text-align: center;">10. Verlängerte Einfahrt bei Gleisabschnittsignalen</p> 	<p style="text-align: center;">10. Verlängerte Einfahrt bei Gleisabschnittsignalen</p> 												
R 300.2 Anlage 3	<p>Anlage 3: Rangiersignale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückstellsignal - Ablaufsignal 	<p>Anlage 3: Rangiersignale für Ablaufanlagen</p>												
1	<p>1.2 Ablaufsignal</p> <p>1.2.1 Allgemeines</p> <p>Ablaufsignale gelten für das Abdrücken, Anhalten und Zurückziehen am Ablaufberg. Sie signalisieren nach beiden Seiten. In der Grundstellung sind die Signale unbeleuchtet und ohne Bedeutung.</p> <p>Ablaufsignale haben die gleiche Form und zeigen die gleichen Bilder wie die entsprechenden Rangiersignale. Zur Unterscheidung tragen die Ablaufsignale einen halbkreisförmigen weissen Aufsatz.</p> <p>Die mit den Ablaufsignalen gegebenen Befehle richten sich an den Lokführer.</p> <p>1.2.2 Signalisierung am Ablaufsignal</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 150px;">Halt</td> <td style="width: 100px;">Begriff</td> <td style="width: 100px;"><i>Halt</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bedeutung</td> <td>Halt der Rangierbewegung</td> </tr> </table>	Halt	Begriff	<i>Halt</i>		Bedeutung	Halt der Rangierbewegung	<p>1 Rangiersignale für Ablaufanlagen</p> <p>1.1 Ziffer entfällt</p> <p>1.2 Ablaufsignal</p> <p>1.2.1 Allgemeines</p> <p>Ablaufsignale gelten für das Abdrücken, Anhalten und Zurückziehen am Ablaufberg. Sie signalisieren nach beiden Seiten. In der Grundstellung sind die Signale unbeleuchtet und ohne Bedeutung.</p> <p>Ablaufsignale haben die gleiche Form und zeigen die gleichen Bilder wie die entsprechenden Rangiersignale. Zur Unterscheidung tragen die Ablaufsignale einen halbkreisförmigen weissen Aufsatz.</p> <p>Die mit den Ablaufsignalen gegebenen Befehle richten sich an den Lokführer.</p> <p>1.2.2 Signalisierung am Ablaufsignal</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 150px;">Halt</td> <td style="width: 100px;">Begriff</td> <td style="width: 100px;"><i>Halt</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bedeutung</td> <td>Halt der Rangierbewegung</td> </tr> </table>	Halt	Begriff	<i>Halt</i>		Bedeutung	Halt der Rangierbewegung
Halt	Begriff	<i>Halt</i>												
	Bedeutung	Halt der Rangierbewegung												
Halt	Begriff	<i>Halt</i>												
	Bedeutung	Halt der Rangierbewegung												

R / Ziffer	bisher	neu
	<div data-bbox="392 247 600 726" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p>A302</p>  <p>A303</p> </div> <p data-bbox="392 766 481 790">Schieben</p> <div data-bbox="392 810 600 1289" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p>A304</p>  <p>A305</p> </div> <div data-bbox="616 813 1064 901" style="margin-left: 20px;"> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Schieben</i> Langsames Schieben gegen den Ablaufberg</p> </div>	<div data-bbox="1326 247 1534 502" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p>A302</p> </div> <p data-bbox="1326 542 1415 566">Schieben</p> <div data-bbox="1326 590 1534 845" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p>A304</p> </div> <div data-bbox="1545 590 2004 686" style="margin-left: 20px;"> <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Schieben</i> Langsames Schieben gegen den Ablaufberg</p> </div>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p data-bbox="389 252 577 272">Schneller Schieben</p> <div data-bbox="389 296 600 775" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p data-bbox="465 517 524 537">A306</p>  <p data-bbox="465 737 524 758">A307</p> </div> <p data-bbox="613 300 689 320">Begriff</p> <p data-bbox="613 336 721 357">Bedeutung</p> <p data-bbox="792 300 981 320"><i>Schneller Schieben</i></p> <p data-bbox="792 336 1066 387">Schnelleres Schieben gegen den Ablaufberg</p> <p data-bbox="389 815 524 836">Zurückziehen</p> <div data-bbox="398 861 609 1340" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p data-bbox="474 1082 533 1102">A308</p>  <p data-bbox="474 1302 533 1323">A309</p> </div> <p data-bbox="613 865 689 885">Begriff</p> <p data-bbox="613 901 721 922">Bedeutung</p> <p data-bbox="792 865 931 885"><i>Zurückziehen</i></p> <p data-bbox="792 901 1093 952">Zurückziehen vom Ablaufberg weg</p> <p data-bbox="389 1380 1102 1431">Zeigt das Ablaufsignal wieder Halt, bevor mit dem Zurückziehen begonnen wurde, muss damit gewartet werden bis der Befehl erneut aufleuchtet.</p>	

R / Ziffer	bisher	neu																										
300.3																												
1.2	<p>1.2 Sicherheit</p> <p>Die Sicherheit darf keinesfalls vom Zustandekommen einer Kommunikationsverbindung abhängig sein.</p>	<p>1.2 Sicherheit und sicherheitsrelevante Kommunikation</p> <p>Die Sicherheit darf keinesfalls vom Zustandekommen einer Kommunikationsverbindung abhängig sein. Sicherheitsrelevante Kommunikation hat Vorrang vor jeder anderen Kommunikation.</p>																										
5.2	<p>5.2 Unterlagen für den Lokführer</p> <p>Der Lokführer entnimmt die für die Führung der Fahrten notwendigen Angaben der Fahrordnung und der Streckentabelle.</p>	<p>5.2 Unterlagen für den Lokführer</p> <p>Der Lokführer entnimmt die für die Führung der Fahrten notwendigen Angaben der Fahrordnung und der Streckentabelle. Im grenzüberschreitenden Verkehr auf interoperablen Strecken sind die Unterlagen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäss den TSI-Anforderungen zu strukturieren.</p>																										
5.5.1	<p>5.5.1 Kopf</p> <p>...</p> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>53534 F</td></tr> <tr><td>61558 P</td></tr> <tr><td>85913 U</td></tr> <tr><td>²⁵ 28567 Y</td></tr> </table> <p style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">fakultativ Güter- bzw. Dienstzug mit Personenbeförderung Zug ohne Bremsrechnung übrige Zeit fakultativ</p> <p>...</p>	53534 F	61558 P	85913 U	²⁵ 28567 Y	<p>5.5.1 Kopf</p> <p>...</p> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>53534 F</td></tr> <tr><td>61558 P</td></tr> <tr><td>²⁵ 28567 Y</td></tr> </table> <p style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">fakultativ Güter- bzw. Dienstzug mit Personenbeförderung übrige Zeit fakultativ</p> <p>...</p>	53534 F	61558 P	²⁵ 28567 Y																			
53534 F																												
61558 P																												
85913 U																												
²⁵ 28567 Y																												
53534 F																												
61558 P																												
²⁵ 28567 Y																												
5.6.1	<p>5.6.1 Bahnhofspalte</p> <p>...</p> <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;">:</td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich ohne Betriebsart «Reversing»</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;">:</td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;">:</td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich in welchem die Betriebsart «Reversing» möglich ist</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> </table>	:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich ohne Betriebsart «Reversing»	:	Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich	:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich in welchem die Betriebsart «Reversing» möglich ist									<p>5.6.1 Bahnhofspalte</p> <p>...</p> <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;">:</td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» nicht möglich ist</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;">:</td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td style="padding-left: 5px;">Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» möglich ist</td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> <tr><td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 5px;"> </td><td></td></tr> </table>	:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» nicht möglich ist	:	Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich		Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» möglich ist						
:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich ohne Betriebsart «Reversing»																											
:	Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich																											
:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich in welchem die Betriebsart «Reversing» möglich ist																											
:	Strecke mit Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» nicht möglich ist																											
:	Strecke mit Führerstandssignalisierung, Grenze zwischen konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich																											
	Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» möglich ist																											

R / Ziffer	bisher	neu
...	<p>Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich ohne Betriebsart «Reversing»</p>	<p>Strecke mit Führerstandssignalisierung im erweiterten Geschwindigkeitsbereich. Bereich, in welchem ein Wechsel in die Betriebsart «Reversing» nicht möglich ist</p>
6.2.1	<p>6.2.1 Übermittlung der Befehle</p> <p>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.</p>	<p>6.2.1 Übermittlung der Befehle</p> <p>Die Befehle sind protokoll- oder quittungspflichtig zu übermitteln. Für protokollpflichtige Befehle sind in jedem Fall die entsprechenden Vorgaben für die Formulare der ersten Kategorie zu beachten. Die Befehle sind so nah wie praktikabel an der auszuführenden Stelle zu übermitteln.</p>
6.2.2	<p>6.2.2 Abgabe eines Befehls direkt an den Empfänger</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat den Befehl dem vordersten Lokführer abzugeben. Der Lokführer verständigt weiteres betroffenes Personal im Zug quittungspflichtig.</p> <p>Der Befehl <i>Mit gesenkten Stromabnehmern fahren</i> ist durch den vordersten Lokführer protokollpflichtig weiterzuleiten.</p>	<p>6.2.2 Abgabe eines Befehls direkt an den Empfänger</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat den Befehl dem vordersten Lokführer abzugeben. Der Lokführer verständigt weiteres betroffenes Personal im Zug quittungspflichtig.</p> <p>Der Befehl 9 ist durch den vordersten Lokführer protokollpflichtig weiterzuleiten.</p>
6.2.3	<p>6.2.3 Abgabe eines Befehls im Auftrag</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf die Abgabe eines Befehls delegieren. Dabei erfolgt der Auftrag zur Abgabe eines protokollpflichtigen Befehls ebenfalls protokollpflichtig. Vor der Auftragserteilung müssen allfällige Sicherungsmassnahmen getroffen sein.</p> <p>Die Abgabe eines Befehls ist dem Fahrdienstleiter des auftraggebenden Bahnhofs quittungspflichtig zu bestätigen. Der Lokführer darf den Empfang eines Befehls auch direkt dem auftraggebenden Bahnhof bestätigen.</p> <p>Die Abgabe des Befehls <i>Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen</i> muss nicht bestätigt werden.</p>	<p>6.2.3 Abgabe eines Befehls im Auftrag</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf die Abgabe eines Befehls delegieren. Dabei erfolgt der Auftrag zur Abgabe eines protokollpflichtigen Befehls ebenfalls protokollpflichtig. Vor der Auftragserteilung müssen allfällige Sicherungsmassnahmen getroffen sein.</p> <p>Die Abgabe eines Befehls ist dem Fahrdienstleiter des auftraggebenden Bahnhofs quittungspflichtig zu bestätigen. Der Lokführer darf den Empfang eines Befehls auch direkt dem auftraggebenden Bahnhof bestätigen.</p> <p>Die Abgabe des Befehls 1 muss nicht bestätigt werden.</p>
6.2.5	<p>6.2.5 Aufhebung eines abgegebenen Befehls</p> <p>Wird ein abgegebener Befehl nicht benötigt oder aufgehoben, ist der Lokführer quittungspflichtig zu verständigen. Der abgegebene Befehl ist zurückzuziehen oder durch den Lokführer beim nächsten Halt als ungültig zu kennzeichnen. Der Lokführer notiert Ort und Funktion des Auftraggebers auf dem aufgehobenen Befehl.</p>	<p>6.2.5 Aufhebung eines protokollpflichtigen Befehls</p> <p>Wird ein protokollpflichtiger Befehl nicht benötigt oder aufgehoben, ist der Lokführer protokollpflichtig mittels Befehl 4 zu verständigen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
8.2.5	<p>8.2.5 Identifikation</p> <p>Vor der Übermittlung der Nachricht hat der Absender den Empfänger eindeutig zu identifizieren. Wird ein Rufname nicht verstanden, ist zurückzufragen, um Fehlübermittlungen zu vermeiden.</p>	<p>8.2.5 Identifikation</p> <p>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, die Angabe der Kilometrierung, der Ort vor einem Signal oder vor einer Tafel sein. Wird ein Rufname nicht verstanden, ist zurückzufragen, um Fehlübermittlungen zu vermeiden.</p>
8.3.1	<p>8.3.1 Sprechverhalten und -disziplin</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschriebenen Redewendungen sind anzuwenden – Zugnummern sind immer vollständig zu nennen – 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: <ul style="list-style-type: none"> 782 sieben-zwoundachzig 5543 fünfundfünfzig-dreiundvierzig 19471 neunzehn-vier-einundsiebzig – um Irrtümern vorzubeugen, sind anstelle einzelner Buchstaben Buchstabierwörter zu verwenden, z.B. «Bertha 9» statt «B 9» oder «Marie 7» statt «M 7» – bei Verständigungsschwierigkeiten sind nötigenfalls einzelne Worte zu buchstabieren oder Zahlen als Einzelziffern zu nennen. Dazu sind unmissverständliche Buchstabierworte zu verwenden (Beispiele siehe Buchstabiertabelle) <p>...</p>	<p>8.3.1 Sprechverhalten und -disziplin</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschriebenen Redewendungen sind anzuwenden – Zugnummern sind immer vollständig zu nennen – zur besseren Verständigung ist für die Zahl 2 die Aussprache «zwo» zu benutzen. Mehrstellige Zahlen sind in einstellige Ziffern aufzuteilen und einzeln gemäss nachfolgenden Beispielen zu übermitteln: <ul style="list-style-type: none"> 782 sieben-acht-zwo 5543 fünf-fünf-vier-drei 19471 eins-neun-vier-sieben-eins – um Irrtümern vorzubeugen, sind anstelle einzelner Buchstaben Buchstabierwörter zu verwenden, z.B. «Bravo 9» statt «B 9» oder «Mike 7» statt «M 7» – bei Verständigungsschwierigkeiten sind nötigenfalls einzelne Worte zu buchstabieren. Dazu sind unmissverständliche Buchstabierworte zu verwenden (siehe Buchstabiertabelle) <p>...</p>
8.3.2		<p>8.3.2 Redewendungen</p> <p>neue Redewendungen:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> – um den Gesprächspartner kurz warten zu lassen: <ul style="list-style-type: none"> <i>bitte warten</i> leitet eine Pause bei bestehender Verbindung ein

R / Ziffer	bisher	neu
		<ul style="list-style-type: none"> – wenn das Gespräch später fortgeführt werden soll: <i>ich rufe zurück</i> kündigt den bevorstehenden Verbindungsunterbruch an – zur Einleitung eines Notrufes: <i>mayday, mayday, mayday</i> in allen Sprachen identisch und nicht zu verwenden, wenn eine technische Notruf-funktion genutzt werden kann – im Kontext mit der Abgabe von Befehlen: <i>Aufheben Befehls</i> eines Einleitung für das Aufheben und den Rückzug eines Befehls <i>Fehler (und bereite Befehl vor)</i> (und evtl. bei technischem Übermittlungsfehler o- neuender wenn der Sender falsche Angaben übermittelte <p>...</p>
9.4.1	<p>9.4.1 Vereinfachtes Sprechverhalten</p> <p>Bei Rangierbewegungen sind sämtliche Nachrichten sinngemäss zu wiederholen und auf ihre Richtigkeit zu überprüfen; sicherheitsrelevante Nachrichten sind wörtlich zu wiederholen und zu quittieren.</p> <p>Innerhalb einer Rangiergruppe kann bei Rangierbewegungen das nachfolgende vereinfachte Sprechverhalten angewendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei der Identifikation des Empfängers entfällt der Rufname des Absenders – nach erfolgter Identifikation von Sender und Empfänger wird auf die Redewendungen «verstanden» und «antworten» verzichtet. <p>Das vereinfachte Sprechverhalten kann auch bei Zügen mit mehreren bedienten Triebfahrzeugen im gleichen Zug angewendet werden.</p>	<p>9.4.1 Vereinfachtes Sprechverhalten</p> <p>Bei Rangierbewegungen sind sämtliche Nachrichten sinngemäss zu wiederholen und auf ihre Richtigkeit zu überprüfen; sicherheitsrelevante Nachrichten sind wörtlich zu wiederholen und zu quittieren.</p> <p>Innerhalb einer bestehenden Kommunikationsgruppe kann das nachfolgende vereinfachte Sprechverhalten angewendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – nach der Identifikation des Empfängers entfallen die Angabe des Standortes und des Rufnamens des Absenders – nach erfolgter Identifikation von Sender und Empfänger wird auf die Redewendungen «verstanden» und «antworten» verzichtet. <p>Das vereinfachte Sprechverhalten kann auch bei Zügen mit mehreren bedienten Triebfahrzeugen im gleichen Zug angewendet werden.</p>
Beilage 1		Die neuen Bestimmungen zur fernmündlichen Übermittlung wurden in die Beispiele von fernmündlichen Gesprächen übernommen.
Beilage 2		Neu ist ausschliesslich die internationale Buchstabiertabelle enthalten bzw. anzuwenden.

R / Ziffer	bisher	neu
300.4		
1.3	<p>1.3 Bewegungsarten</p> <p>Es wird zwischen folgenden Rangierbewegungen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rangierfahrten direkt und indirekt geführt – ablaufen lassen – abstossen – Rangierbewegungen mit Rangierseil oder Spill – Rangierbewegungen von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln 	<p>1.3 Bewegungsarten</p> <p>Es wird zwischen folgenden Rangierbewegungen unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rangierfahrten direkt und indirekt geführt – ablaufen lassen – abstossen – Rangierbewegungen mit Rangierseil oder Spill – Rangierbewegungen mit Strassenfahrzeugen – Rangierbewegungen von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln
1.7.2	<p>1.7.2 Sichern von Fahrzeugen</p> <p>Die folgenden Mittel dürfen zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hemmschuhe – Feststellbremse <p>Abgestellte Fahrzeuge im oder unmittelbar gegen ein Gefälle von mehr als 20 ‰ sind in jedem Fall zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit einem Hemmschuh zu sichern.</p> <p>Die Luftbremse darf zum Sichern abgestellter Fahrzeuge nur verwendet werden, wenn innerhalb der nächsten halben Stunde wieder an diese Fahrzeuge angefahren wird und wenn sich die Fahrzeuge nicht im oder unmittelbar vor einem Gefälle von mehr als 2 ‰ befinden. Dabei sind die Fahrzeuge voll zu bremsen.</p> <p>Ein einzeln abgestellter Wagen ist immer sofort mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln zu sichern.</p> <p>Erleichterungen beim Sichern von Fahrzeugen in Wannengleisen sind in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin zu regeln.</p> <p>Werden Triebfahrzeuge oder Fahrzeuge der Unterhaltsdienste mit Hemmschuhen gesichert, sind diese so zu legen, dass sie nicht durch Schienenträger, Sandrohre, Messradsätze usw. weggeschoben werden können.</p>	<p>1.7.2 Sichern von Fahrzeugen</p> <p>Die folgenden Mittel dürfen zur Sicherung abgestellter Fahrzeuge verwendet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hemmschuhe – Feststellbremse <p>Abgestellte Fahrzeuge im oder unmittelbar gegen ein Gefälle von mehr als 20 ‰ sind in jedem Fall zusätzlich zur erforderlichen Mindestfesthaltekraft mit einem Hemmschuh zu sichern.</p> <p>Die Luftbremse darf zum Sichern abgestellter Fahrzeuge nur verwendet werden, wenn innerhalb der nächsten halben Stunde wieder an diese Fahrzeuge angefahren wird und wenn sich die Fahrzeuge nicht im oder unmittelbar vor einem Gefälle von mehr als 2 ‰ befinden. Dabei sind die Fahrzeuge voll zu bremsen.</p> <p>Ein einzeln abgestellter Wagen ist immer sofort mit von der Luftbremse unabhängigen Mitteln zu sichern.</p> <p>Für das Sichern in Wannengleisen sowie in Gefällen gegen den Prellbock bei daran anliegenden Fahrzeugen, können die Infrastrukturbetreiberinnen abweichende Betriebsvorschriften erlassen.</p> <p>Werden Triebfahrzeuge oder Fahrzeuge der Unterhaltsdienste mit Hemmschuhen gesichert, sind diese so zu legen, dass sie nicht durch Schienenträger, Sandrohre, Messradsätze usw. weggeschoben werden können.</p>
1.8.1	<p>1.8.1 Anwendung der Luftbremse</p> <p>Rangierfahrten müssen mit der Luftbremse gebremst werden können. Dabei müssen auf Neigungen bis 10 ‰ mindestens die Hälfte der Fahrzeuge und auf Neigungen über 10 ‰ alle Fahrzeuge der Rangierfahrt mit der Luft gebremst werden.</p>	<p>1.8.1 Anwendung der Luftbremse</p> <p>Rangierfahrten müssen mit der Luftbremse gebremst werden können. Dabei müssen auf Neigungen bis 10 ‰ mindestens die Hälfte der Fahrzeuge und auf Neigungen über 10 ‰ alle Fahrzeuge der Rangierfahrt mit der Luft gebremst werden.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Ist keine automatische Luftbremse vorhanden oder deren Anwendung auf Grund spezieller Betriebsabläufe nicht zweckmässig, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 10 km/h. Dabei darf das Gewicht der ungebremsten Anhängelast gegen und in Neigungen von</p> <ul style="list-style-type: none"> – 0 – 15 ‰ höchstens das 5fache – 16 – 30 ‰ höchstens das 2fache – 31 – 50 ‰ höchstens das 1fache <p>des Gewichts des Triebfahrzeuges betragen.</p> <p>Auf Neigungen über 30 ‰ muss das talseitig letzte Fahrzeug mit der Luft gebremst werden.</p> <p>Auf Neigungen über 50 ‰ muss das ganze Gewicht der Rangierfahrt mit der Luft gebremst werden.</p> <p>Kann mit der Luftbremse nicht genügend Bremswirkung erzielt werden, sind zusätzlich Handbremsen zu bedienen.</p> <p>In Ablaufanlagen gelten die Vorschriften über den Verzicht auf die Luftbremse in Ablaufanlagen.</p> <p>Für Triebzüge gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften des Eisenbahnverkehrsunternehmens.</p>	<p>Ist keine automatische Luftbremse vorhanden oder deren Anwendung auf Grund spezieller Betriebsabläufe nicht zweckmässig, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 10 km/h. Dabei darf das Gewicht der ungebremsten Anhängelast gegen und in Neigungen von</p> <ul style="list-style-type: none"> – 0 – 15 ‰ höchstens das 5fache – 16 – 30 ‰ höchstens das 2fache – 31 – 50 ‰ höchstens das 1fache <p>des Gewichts des Triebfahrzeuges betragen. Für Schienen-/Strassenfahrzeuge bei Kraftübertragung über gummibereifte Räder können die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Betriebsvorschriften höhere Werte festlegen.</p> <p>Auf Neigungen über 30 ‰ muss das talseitig letzte Fahrzeug mit der Luft gebremst werden.</p> <p>Auf Neigungen über 50 ‰ muss das ganze Gewicht der Rangierfahrt mit der Luft gebremst werden.</p> <p>Kann mit der Luftbremse nicht genügend Bremswirkung erzielt werden, sind zusätzlich Handbremsen zu bedienen.</p> <p>In Ablaufanlagen gelten die Vorschriften über den Verzicht auf die Luftbremse in Ablaufanlagen.</p> <p>Für Triebzüge gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften des Eisenbahnverkehrsunternehmens.</p>
1.8.5	<p>1.8.5 Führerstandsignalisierung</p> <p>Für Fahrten innerhalb Rangierbereichen gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof.</p> <p>Ausserhalb der Rangierbereiche gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Züge.</p>	Ziffer entfällt
2.1	<p>2.1 Grundsatz</p> <p>Zustimmungen und Befehle sind klar und deutlich zu erteilen. Jede Meldung und jeder Befehl ist vom Empfänger zu quittieren.</p> <p>Bei unklaren Zustimmungen darf der Rangierleiter keinen Fahrbefehl erteilen. Bei unklaren Befehlen darf der Lokführer das Triebfahrzeug nicht in Bewegung setzen bzw. die fahrende Rangierbewegung ist anzuhalten. Es ist die Wiederholung der Zustimmung oder des Befehles zu verlangen.</p>	<p>2.1 Grundsatz</p> <p>Zustimmungen und Befehle sind klar und deutlich zu erteilen. Jede Meldung und jeder Befehl ist vom Empfänger zu quittieren.</p> <p>Bei unklaren Zustimmungen darf der Rangierleiter keinen Fahrbefehl erteilen. Bei unklaren Befehlen darf der Lokführer das Triebfahrzeug nicht in Bewegung setzen bzw. die fahrende Rangierbewegung ist anzuhalten. Es ist die Wiederholung der Zustimmung oder des Befehles zu verlangen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Bei Führerstandssignalisierung wird der Wechsel in die Betriebsart «Shunting» angeordnet. Im erweiterten Geschwindigkeitsbereich sind die streckenspezifischen Bedingungen für Rangierbewegungen in der Betriebsart «Shunting» in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin festzulegen.</p> <p>Beim Aufenthalt und Arbeiten zwischen Gleisen oder zwischen einem Gleis und einem festen Hindernis muss ein Sicherheits-Zwischenraum vorhanden sein. Andernfalls ist nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorzugehen. Bei Arbeitsstellen ist nach den Bestimmungen über «Arbeiten im Gleisbereich» vorzugehen.</p>	<p>Beim Aufenthalt und Arbeiten zwischen Gleisen oder zwischen einem Gleis und einem festen Hindernis muss ein Sicherheits-Zwischenraum vorhanden sein. Andernfalls ist nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorzugehen. Bei Arbeitsstellen ist nach den Bestimmungen über «Arbeiten im Gleisbereich» vorzugehen.</p>
2.2.1	<p>2.2.1 Grundsatz</p> <p>In Anlagen mit zentralisierten Weichen verlangt der Rangierleiter den Fahrweg beim Fahrdienstleiter.</p> <p>Vor dem Verlangen des Fahrwegs prüft der Rangierleiter, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> – sich keine Signale für Kennzeichnung von Fahrzeugen, an die nicht angefahren werden darf, Vorheiz- oder Hemmschuhwarntafel an den Fahrzeugen befinden – die Ladearbeiten eingestellt, die Ladehilfen entfernt und die Ladung von Wagen, die sich im Be- oder Entlad befinden, entsprechend gesichert ist – die Türen, Schiebewände, Schiebedächer, Entleerungsklappen usw. soweit vorgeschrieben geschlossen oder verriegelt sind und keine Teile der Fahrzeuge oder der Ladung ins Lichtraumprofil ragen – alle Fahrzeuge ordnungsgemäss gekuppelt sind. <p>...</p>	<p>2.2.1 Grundsatz</p> <p>In Anlagen mit zentralisierten Weichen verlangt der Rangierleiter den Fahrweg beim Fahrdienstleiter.</p> <p>Vor dem Verlangen des Fahrwegs prüft der Rangierleiter, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> – sich keine Signale für Kennzeichnung von Fahrzeugen, an die nicht angefahren werden darf, Vorheiz- oder Hemmschuhwarntafel an den Fahrzeugen befinden – die Ladearbeiten eingestellt, die Ladehilfen entfernt und die Ladung von Wagen, die sich im Be- oder Entlad befinden, entsprechend gesichert ist – die Türen, Schiebewände, Schiebedächer, Entleerungsklappen usw. soweit vorgeschrieben geschlossen oder verriegelt sind und keine Teile der Fahrzeuge oder der Ladung die zulässigen Abmessungen überragen. – alle Fahrzeuge ordnungsgemäss gekuppelt sind. <p>...</p>
2.2.3	<p>2.2.3 Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf für direkt geführte Rangierfahrten den Fahrweg ohne vorgängiges Verlangen einstellen, sofern Start- und Zielgleis bekannt sind.</p> <p>Das Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen ist bei Führerstandssignalisierung sowie beim unbegleiteten Schieben verboten.</p>	<p>2.2.3 Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf für direkt geführte Rangierfahrten den Fahrweg ohne vorgängiges Verlangen einstellen, sofern Start- und Zielgleis bekannt sind.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
2.2.5	<p>2.2.5 Betriebsart «Shunting» im Level- oder Streckenzentralen-Übergang</p> <p>Da zwischen der ETCS-Fahrzeugausrüstung und der Streckenzentrale in der Betriebsart «Shunting» keine Verbindung besteht bzw. die Baliseninformation nicht vollständig verarbeitet wird, schaltet die ETCS-Fahrzeugausrüstung bei einem Level- oder Streckenzentralen-Übergang nicht um.</p> <p>Die Betriebsart «Shunting» ist im Level-Übergang sowie im Übergangsbereich zwischen zwei Streckenzentralen verboten, ausgenommen bei Unterhaltsarbeiten. Durch die Infrastrukturbetreiberin sind die entsprechenden Bereiche mit kilometrischer Angabe festzulegen.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen haben in ihren Betriebsvorschriften das Vorgehen während Unterhaltsarbeiten im Level- oder Streckenzentralen-Übergang zu regeln.</p>	Ziffer entfällt
2.3.8	<p>2.3.8 Rangierbereiche bei Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich</p> <p>In Rangierbereichen hat der Fahrdienstleiter den Startpunkt so zu wählen, dass alle zu befahrenden Weichen verschlossen werden und die ETCS Rangiersignale im Bereich der zu verschiebenden Fahrzeuge <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigen. Über Gleise, die bereits durch Fahrzeuge besetzt sind, muss die Rangierfahrstrasse so eingestellt werden, dass das letzte ETCS Rangiersignal vor dem Hindernis <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt.</p>	Ziffer entfällt
2.3.9	<p>2.3.9 Ausserhalb der Rangierbereiche bei Führerstands-signalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich</p> <p>Ausserhalb der Rangierbereiche hat der Fahrdienstleiter den Startpunkt so zu wählen, dass alle zu befahrenden Weichen durch die Rangierfahrstrasse verschlossen werden. Die Rangierfahrstrasse ist immer bis zu einem ETCS Haltsignal einzustellen.</p> <p>Können keine Rangierfahrstrassen eingestellt werden, ist der Rangierfahrweg mindestens bis zum nächsten ETCS Haltsignal unter Anwendung einer Checkliste Fahrdienst vom Ziel her einzustellen und zu sichern. Der Fahrdienstleiter hat sicherzustellen, dass die Gleise mit Ausnahme des Zielgleises frei sind. Weichen dürfen nur umgestellt werden, wenn sie und die dazugehörigen Sperrschuhe, Entgleisungsvorrichtungen und Schutzweichen frei sind. Es dürfen sich keine Fahrzeuge gegen diese Weichen bewegen und deren Gleisfreimeldeeinrichtungen müssen den freien Zustand anzeigen.</p>	Ziffer entfällt

R / Ziffer	bisher	neu
2.4.1	<p>2.4.1 Grundsatz</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat für jede Rangierbewegung eine Zustimmung zu erteilen. Die Zustimmung richtet sich an den Rangierleiter.</p> <p>Die Zustimmung gilt höchstens bis zum Halt im Zielgleis. Wenn im Zielgleis an weitere Fahrzeuge angefahren werden muss, ist keine neue Zustimmung erforderlich.</p> <p>Zum Abstossen, Ablaufen und beim unbegleiteten Schieben darf die Zustimmung nur erteilt werden, wenn der Fahrweg bis zum verlangten Zielgleis eingestellt ist.</p>	<p>2.4.1 Grundsatz</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat für jede Rangierbewegung eine Zustimmung zu erteilen. Die Zustimmung richtet sich an den Rangierleiter.</p> <p>Die Zustimmung gilt höchstens bis zum Halt im Zielgleis. Wenn im Zielgleis an weitere Fahrzeuge angefahren werden muss, ist keine neue Zustimmung erforderlich.</p> <p>Zum Abstossen, Ablaufen und beim unbegleiteten Schieben darf die Zustimmung nur erteilt werden, wenn der Fahrweg bis zum verlangten Zielgleis eingestellt ist.</p> <p>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.</p>
2.4.8	<p>2.4.8 Rangierbereiche bei Führerstands-signalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich</p> <p>Die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» wird durch das <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> signalisierende ETCS Rangiersignal erteilt.</p> <p>Bei Einfahrt in einen Rangierbereich oder innerhalb eines Rangierbereichs wird die Zustimmung am ETCS Rangiersignal erteilt.</p> <p>Liegen zwischen den zu verschiebenden Fahrzeugen und dem nächsten ETCS Rangiersignal unbelegte Weichen oder Gleisdurchschneidungen, darf der Rangierleiter den Fahrbefehl nur erteilen, wenn auch das rückliegende ETCS Rangiersignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt. Kann dieses nicht erkannt werden oder leuchtet dessen Rücklicht nicht, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.</p>	Ziffer entfällt
2.4.9	<p>2.4.9 Ausserhalb der Rangierbereiche bei Führerstands-signalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich</p> <p>Die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» wird dem Rangierleiter vom Fahrdienstleiter quittungspflichtig mit folgendem Text erteilt: «<i>Wechsel in Betriebsart [Shunting] wird zugestimmt</i>».</p> <p>Bei Ausfahrt aus einem Rangierbereich oder ausserhalb eines Rangierbereichs ist die Zustimmung dem Rangierleiter quittungspflichtig mit folgendem Text zu erteilen: «<i>Rangierbewegung von (Startgleis) bis (Zielgleis) gesichert</i>». Falls zum Erreichen des Zielgleises an mehreren ETCS Haltsignalen vorbeigefahren werden muss, darf die Zustimmung nur für die Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal erteilt werden. An jedem weiteren ETCS Haltsignal ist eine erneute Zustimmung nötig.</p>	Ziffer entfällt

R / Ziffer	bisher	neu																					
	<p>Falls keine Rangierfahrstrasse eingestellt werden kann, verlangt der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter eine Ankunftsmeldung. Die Ankunftsmeldung wird durch den Rangierleiter übermittelt, wenn die Rangierbewegung vollständig im Zielgleis eingetroffen ist. Der Rangierleiter meldet dem Fahrdienstleiter die Ankunft im Zielgleis quittungspflichtig mit folgendem Text: «<i>Rangierbewegung in (Zielgleis)</i>».</p>																						
2.5.2	<p>2.5.2 Erteilen der Befehle</p> <p>Der Rangierleiter hat dem Lokführer die Befehle für jede Rangierbewegung einzeln wie folgt zu erteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mündlich oder fernmündlich mit Text: «<i>Lok / R ...</i>» bzw. – optisch und akustisch nach den Signalvorschriften <p>Die Texte der Befehle lauten wie folgt:</p> <table border="1" data-bbox="387 644 1099 746"> <thead> <tr> <th>deutsch</th> <th>französisch</th> <th>italienisch</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>vorwärts</td> <td>en avant</td> <td>avanti</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	deutsch	französisch	italienisch	vorwärts	en avant	avanti	...			<p>2.5.2 Erteilen der Befehle</p> <p>Der Rangierleiter hat dem Lokführer die Befehle für jede Rangierbewegung einzeln wie folgt zu erteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mündlich oder fernmündlich mit Text: «<i>Lok / R ...</i>» bzw. – optisch und akustisch nach den Signalvorschriften <p>Die Texte der Befehle lauten wie folgt:</p> <table border="1" data-bbox="1319 644 2031 778"> <thead> <tr> <th>deutsch</th> <th>französisch</th> <th>italienisch</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>abgehängt</td> <td>coupé</td> <td>sganciato</td> </tr> <tr> <td>vorwärts</td> <td>en avant</td> <td>avanti</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	deutsch	französisch	italienisch	abgehängt	coupé	sganciato	vorwärts	en avant	avanti	...		
deutsch	französisch	italienisch																					
vorwärts	en avant	avanti																					
...																							
deutsch	französisch	italienisch																					
abgehängt	coupé	sganciato																					
vorwärts	en avant	avanti																					
...																							
2.5.6	<p>2.5.6 Bewegen ohne Fahrbefehl</p> <p>Der Rangierer meldet dem Lokführer das Abhängen des Triebfahrzeugs mit dem Zuruf: «<i>abgehängt</i>». Danach hat der Lokführer das Triebfahrzeug so weit vom Zug wegzubewegen, dass der Rangierer ohne Gefahr zwischen den Fahrzeugen heraustreten kann.</p>	<p>2.5.6 Wegbewegen nach Abhängen des Triebfahrzeugs</p> <p>Der Rangierer meldet dem Lokführer das Abhängen des Triebfahrzeugs mit dem Zuruf: «<i>abgehängt</i>». Danach hat der Lokführer das Triebfahrzeug so weit vom Zug wegzubewegen, dass der Rangierer ohne Gefahr zwischen den Fahrzeugen heraustreten kann.</p>																					
2.6.1	<p>2.6.1 Grundsatz</p> <p>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.</p> <p>Nach einem <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigenden Zwergsignal bzw. ETCS Rangiersignal oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Schienenfahrzeug angehalten werden können.</p>	<p>2.6.1 Grundsatz</p> <p>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.</p> <p>Damit der Rangierleiter die unbeleuchteten, reflektierenden Signale einwandfrei beobachten kann, muss bei Nacht, in Tunnels oder bei schlechten Sichtverhältnissen die Spitze der Rangierbewegung über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, wie z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stirnbeleuchtung des Triebfahrzeuges - Beleuchtung für Rangierleiter (z.B. Handlampe oder Stirn- / Helmlampe) <p>Nach einem <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigenden Zwergsignal bzw. ETCS Rangiersignal oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Schienenfahrzeug angehalten werden können.</p>																					

R / Ziffer	bisher	neu
2.8.2	<p>2.8.2 Anfahren an Fahrzeuge</p> <p>Wird an Fahrzeuge angefahren, müssen diese gegen Entlaufen gesichert sein.</p> <p>Beim Andrücken ist darauf zu achten, dass keine Fahrzeuge in das Lichttraumprofil eines anderen Fahrweges geschoben werden.</p> <p>Es ist verboten, an Wagen anzufahren, an denen Reparaturarbeiten durchgeführt werden oder die mit Schlauch- oder Rohrleitungen an Abfüllanlagen angeschlossen sind. Alle Rangierbewegungen haben mindestens 5 Meter vor solchen Wagen anzuhalten.</p> <p>An Fahrzeuge, die an ortsfeste Vorheizanlagen angeschlossen sind oder mit unbesetzten Triebfahrzeugen vorgeheizt werden, darf vorsichtig angefahren werden, ohne die Wagen zu bewegen. Das Einhängen bzw. Verbinden der Schrauben- und Bremskupplungen ist gestattet.</p>	<p>2.8.2 Anfahren an Fahrzeuge</p> <p>Wird an Fahrzeuge angefahren, müssen diese gegen Entlaufen gesichert sein.</p> <p>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.</p> <p>Es ist verboten, an Wagen anzufahren, an denen Reparaturarbeiten durchgeführt werden oder die mit Schlauch- oder Rohrleitungen an Abfüllanlagen angeschlossen sind. Alle Rangierbewegungen haben mindestens 5 Meter vor solchen Wagen anzuhalten.</p> <p>An Fahrzeuge, die an ortsfeste Vorheizanlagen angeschlossen sind oder mit unbesetzten Triebfahrzeugen vorgeheizt werden, darf vorsichtig angefahren werden, ohne die Wagen zu bewegen. Das Einhängen bzw. Verbinden der Schrauben- und Bremskupplungen ist gestattet.</p>
3.3.2	<p>3.3.2 Spill, Seilwinden</p> <p>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. Zudem darf die Last 100 Tonnen nicht überschreiten, wenn der Seilzug an Seilhaken oder Seilösen eingehängt wird.</p> <p>Die Bestimmungen über das Rangierseil und die Befestigung gelten auch für Rangierbewegungen mit Spillvorrichtungen und Seilwinden.</p>	<p>3.3.2 Spill, Seilwinden</p> <p>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.</p> <p>Ist der Seilzug an Seilhaken oder Seilösen eingehängt, darf das Gewicht 100 Tonnen nicht überschreiten.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin, bzw. das Eisenbahnverkehrsunternehmen können einen höheren Wert festlegen. Diese Werte werden mittels einer Risikobewertung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der Seilinstallationsart und des am Seilhaken oder der Seilöse zu ziehenden Maximalgewichtes festgelegt.</p> <p>Die Bestimmungen über das Rangierseil und die Befestigung gelten auch für Rangierbewegungen mit Spillvorrichtungen und Seilwinden.</p>
3.4	<p>3.4 Rangierbewegung von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln</p>	<p>3.4 Rangierbewegung von Hand, mit mechanischen Hilfsmitteln oder mit Strassenfahrzeugen</p>
3.4.1	<p>3.4.1 Rangierbewegung von Hand</p> <p>Bei jeder Rangierbewegung von Hand oder mit dem Wagenschieber hat sich der Rangierer so aufzustellen, dass er das zu befahrene Gleis überblicken und die Fahrzeuge mit der Handbremse oder Hemmschuhen jederzeit anhalten kann.</p> <p>Das Ziehen oder Schieben von Fahrzeugen ist nur auf deren Längsseite gestattet.</p>	<p>3.4.1 Rangierbewegung von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln</p> <p>Bei jeder Rangierbewegung von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln z. B. Wagenschieber hat sich der Rangierer so aufzustellen, dass er das zu befahrene Gleis überblicken und die Fahrzeuge mit der Handbremse oder Hemmschuhen jederzeit anhalten kann.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		Das Ziehen oder Schieben von Fahrzeugen ist nur auf deren Längsseite gestattet.
3.4.2	<p>3.4.2 Mithilfe Dritter</p> <p>Auf Anschlussgleisen usw. dürfen Wagen auch durch das dort beschäftigte Personal verschoben werden. Drittpersonen dürfen ausnahmsweise mit Zustimmung und unter Anleitung des Rangierleiters zum Schieben von Wagen beigezogen werden.</p> <p>neu Ziffer 3.4.3</p>	<p>3.4.2 Rangierbewegungen mit Strassenfahrzeugen</p> <p>Strassenfahrzeuge dürfen nur verwendet werden, wenn diese Anwendung in der Betriebsanleitung vorgesehen ist. Es müssen besondere Zug- oder Stossvorrichtungen vorhanden sein, welche die Beschädigung der Fahrzeuge ausschliessen. Die Fahrzeuge müssen ohne Ruck unmittelbar am Stossbalken oder an den Puffern und in Gleisrichtung angeschoben oder an der Zugvorrichtung gezogen werden.</p>
3.4.3	<p>3.4.3 Mechanische Antriebsmittel</p> <p>Nicht schienengebundene, mechanische Antriebsmittel wie Schlepper, Stapler usw. dürfen nur verwendet werden, wenn diese Anwendung in der Betriebsanleitung des entsprechenden Antriebsmittels vorgesehen ist. Es müssen besondere Zug- oder Stossvorrichtungen vorhanden sein, welche die Beschädigung der Fahrzeuge ausschliessen. Die Fahrzeuge müssen ohne Ruck unmittelbar am Stossbalken oder an den Puffern und in Gleisrichtung angeschoben oder an der Zugvorrichtung gezogen werden.</p> <p>neu Ziffer 3.4.2</p>	<p>3.4.3 Mithilfe Dritter</p> <p>Auf Anschlussgleisen usw. dürfen Wagen auch durch das dort beschäftigte Personal verschoben werden. Drittpersonen dürfen ausnahmsweise mit Zustimmung und unter Anleitung des Rangierleiters beigezogen werden.</p>
3.6.2	<p>3.6.2 Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof und bei Führerstandssignalisierung</p> <p>... ..</p> <p>10 km/h – beim unbegleiteten Schieben, wenn sich der bediente Führerstand maximal 40 Meter hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet</p> <ul style="list-style-type: none"> – wenn bei direkt geführter Rangierfahrt der hintere Führerstand besetzt ist – wenn die Anzahl der ungebremsten Fahrzeuge die Anzahl der mit der Luftbremse gebremsten Fahrzeuge übersteigt, ausgenommen in Ablaufanlagen – bei Ladegleisen im Bereich der im Boden eingelassenen Gleise – bei Rangierfahrten in Gleisen, welche von Reisenden überquert werden dürfen 	<p>3.6.2 Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof und im Bereich der Führerstandssignalisierung</p> <p>... ..</p> <p>10 km/h – beim unbegleiteten Schieben, wenn sich der bediente Führerstand maximal 40 Meter hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet</p> <ul style="list-style-type: none"> – wenn bei direkt geführter Rangierfahrt der hintere Führerstand besetzt ist – wenn die Anzahl der ungebremsten Fahrzeuge die Anzahl der mit der Luftbremse gebremsten Fahrzeuge übersteigt, ausgenommen in Ablaufanlagen – bei Ladegleisen im Bereich der im Boden eingelassenen Gleise – bei Rangierfahrten in Gleisen, welche von Reisenden überquert werden dürfen – für Strassenfahrzeuge mit Anwendung der Luftbremse der zu rangierenden Eisenbahnfahrzeuge <p>... ..</p> <p>5 km/h – beim Befahren von Depots, Remisen, Unterhaltungsanlagen und Umschlagshallen</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>... 5 km/h ...</p> <ul style="list-style-type: none"> – beim Befahren von Depots, Remisen, Unterhaltsanlagen und Umschlagshallen – auf Drehscheiben und Schiebebühnen – in Auflauf- und Schienenleitkurven – beim Ziehen mit Seil – beim Verschieben von Hand oder mit besonderen Hilfsmitteln – beim unbegleiteten Schieben, wenn sich der bediente Führerstand mehr als 40 Meter und maximal 100 Meter hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet. <p>...</p>	<ul style="list-style-type: none"> – auf Drehscheiben und Schiebebühnen – in Auflauf- und Schienenleitkurven – beim Ziehen mit Seil – beim Rangieren von Hand oder mit mechanischen Hilfsmitteln – beim unbegleiteten Schieben, wenn sich der bediente Führerstand mehr als 40 Meter und maximal 100 Meter hinter der Spitze der Rangierfahrt befindet – für Strassenfahrzeuge ohne Anwendung der Luftbremse der zu rangierenden Eisenbahnfahrzeuge. <p>...</p>
3.7	<p>3.7 Aufenthalt auf der Rangierbewegung</p> <p>Sofern möglich ist der Aufenthalt auf einer Plattform zu wählen, so dass der Rangierer nicht über das Lichtraumprofil der Fahrzeuge ragt. Der Aufenthalt auf einem seitlichen Trittbrett bzw. Rangiertritt ist erlaubt, auf der gleisabgewandten Seite oder in Bereichen, wo ein Sicherheits-Zwischenraum besteht.</p> <p>Besteht kein Sicherheits-Zwischenraum und wird das seitliche Profil des Fahrzeuges nur beim Auf- bzw. Absteigen tangiert, so darf dieses dazu kurzzeitig belegt werden, sofern sicher festgestellt werden kann, dass sich auf dem angrenzenden Gleis keine Fahrt nähert.</p> <p>Ist dies nicht möglich, ist nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorzugehen.</p>	<p>3.7 Aufenthalt auf der Rangierbewegung</p> <p>Grundsätzlich ist der Aufenthalt auf einer Plattform oder einem seitlichen Trittbrett bzw. Rangiertritt so zu wählen, dass der Rangierer nicht über das seitliche Profil der Fahrzeuge ragt.</p> <p>Ist dies nicht möglich, ist der Aufenthalt auf einem seitlichen Trittbrett bzw. Rangiertritt nur auf der gleisabgewandten Seite oder in Bereichen erlaubt, wo ein Sicherheits-Zwischenraum besteht. Dabei ist auf auffällige Hindernisse zu achten.</p> <p>Das seitliche Profil des Fahrzeuges darf in Bereichen ohne Sicherheits-Zwischenraum zum Auf- bzw. Absteigen kurzzeitig tangiert werden, sofern sicher festgestellt werden kann, dass sich auf dem angrenzenden Gleis keine Fahrt nähert. Kann dies nicht festgestellt werden, darf das seitliche Profil des Fahrzeuges nicht überragt werden. Nötigenfalls ist nach den Bestimmungen «Fehlender Sicherheits-Zwischenraum» vorzugehen.</p>
4.3.2	<p>4.3.2 Zielpunkte im Fahrweg</p> <p>Als Zielpunkt gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ein Hauptsignal – ein Hauptsignal in der Gegenrichtung – ein Sperr- oder Zwergsignal – ein Anschlussgleis – das Zielgleis im Bahnhof – bei Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrweiche. <p>Auf zweigleisiger Strecke ohne Wechselbetrieb gilt für Fahrten von der Strecke in Richtung Bahnhof das Einfahrsignal für beide Gleise als Zielpunkt.</p>	<p>4.3.2 Zielpunkte im Fahrweg</p> <p>Als Zielpunkt gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ein Hauptsignal – ein Hauptsignal in der Gegenrichtung – eine CAB-Anfangstafel – ein Sperr- oder Zwergsignal – ein Anschlussgleis – das Zielgleis im Bahnhof – bei Bahnhöfen ohne Einfahrsignal die Einfahrweiche.

R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Auf zweigleisiger Strecke ohne Wechselbetrieb gilt für Fahrten von der Strecke in Richtung Bahnhof das Einfahrsignal für beide Gleise als Zielpunkt.</p>
5.2.2	neue Ziffer	<p>5.2.2 Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» im Bereich der Führerstandssignalisierung</p> <p>Innerhalb gesperrter Gleise wird die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» dem Rangierleiter vom Sicherheitschef quit- tungspflichtig mit folgendem Text erteilt: <i>«Wechsel in Betriebsart [Shunting] wird zugestimmt».</i></p>
5.3.2	<p>5.3.2 Grenzen der gesperrten Gleise</p> <p>Der Sicherheitschef informiert den Rangierleiter über die Grenzen der gesperrten Gleise und stellt diese Information laufend sicher.</p> <p>Die Information des Rangierleiters über die Grenzen der gesperrten Gleise erfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – durch Decken mit Haltsignalen oder – wenn die Grenzen eindeutig bezeichnet und erkennbar sind durch <ul style="list-style-type: none"> – protokollpflichtige Verständigung oder – Abgabe einer Kopie <ul style="list-style-type: none"> – der betrieblichen Bekanntgabe der Gleissperrung oder – des Sicherheitsdispositivs. <p>Bei Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken.</p>	<p>5.3.2 Grenzen der gesperrten Gleise</p> <p>Der Sicherheitschef informiert den Rangierleiter über die Grenzen der gesperrten Gleise und stellt diese Information laufend sicher.</p> <p>Die Information des Rangierleiters über die Grenzen der gesperrten Gleise erfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – durch Decken mit Haltsignalen oder – wenn die Grenzen eindeutig bezeichnet und erkennbar sind durch <ul style="list-style-type: none"> – protokollpflichtige Verständigung oder – Abgabe einer Kopie <ul style="list-style-type: none"> – der betrieblichen Bekanntgabe der Gleissperrung oder – des Sicherheitsdispositivs. <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken. Im erweiterten Geschwindigkeitsbereich kann die Infrastrukturbetreiberin abgestimmt auf die spezifischen Erhaltungskonzepte in den Ausführungsbestimmungen festlegen, unter welchen Bedingungen auf das Decken verzichtet werden kann.</p>
5.3.4	<p>5.3.4 Bremsvorschriften für Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen</p> <p>Es gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof bzw. innerhalb Rangierbereich bei Führerstandssignalisierung. Verlässt eine Rangierbewegung den Bahnhof bzw. den Rangierbereich bei Führerstandssignalisierung, ist am letzten luftgebremsten Fahrzeug eine Bremsprobe vorzunehmen.</p>	<p>5.3.4 Bremsvorschriften für Rangierbewegungen in gesperrten Gleisen</p> <p>Im Bahnhof bzw. innerhalb des Rangierbereichs gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Rangierbewegungen.</p> <p>Auf der Strecke bzw. ausserhalb des Rangierbereichs gelten die Bremsprobe- und Bremsvorschriften für Züge.</p> <p>Für Fahrzeuge mit anderen Bremssystemen als der Luftbremse legen die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Vorgehen fest.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Wird die <i>Fahrt auf Sicht</i> durch den Sicherheitschef aufgehoben, sind in jedem Fall die Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Züge anzuwenden.</p>	
5.4.2	<p>5.4.2 Zustimmung</p> <p>Der Fahrdienstleiter erteilt dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung in ein gesperrtes Gleis.</p> <p>Die Zustimmung lautet: <i>«von (Gleis) nach gesperrtem (Gleis) eingestellt»</i>.</p> <p>Nach vorheriger Vereinbarung und der quittungspflichtigen Verständigung, dass das Zielgleis gesperrt ist, kann diese Zustimmung mit einem Zwergsignal erteilt werden.</p>	<p>5.4.2 Zustimmung</p> <p>Der Fahrdienstleiter erteilt dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung in ein gesperrtes Gleis.</p> <p>Die Zustimmung lautet: <i>«von (Gleis) nach gesperrtem (Gleis) eingestellt»</i>.</p> <p>Nach vorheriger Vereinbarung und der quittungspflichtigen Verständigung, dass das Zielgleis gesperrt ist, kann diese Zustimmung mit einem Zwergsignal bzw. ETCS Rangiersignal erteilt werden.</p>
5.5.1	<p>5.5.1 Fahrt ohne Zustimmung</p> <p>Sofern keine Weichen befahren werden, kann innerhalb gesperrter Gleise auf eine Zustimmung verzichtet werden. Dabei müssen Hauptsignale, Rangiersignale und die Rangiergrenze nicht beachtet werden. Bei Führerstandssignalisierung müssen auch die ETCS Haltsignale nicht beachtet werden.</p> <p>Bei mehreren Rangierbewegungen verständigen sich die Rangierleiter in Absprache mit dem Sicherheitschef über die Art und Reihenfolge der auszuführenden Rangierbewegungen.</p>	<p>5.5.1 Fahrt ohne Zustimmung</p> <p>Sofern keine Weichen befahren werden, kann innerhalb gesperrter Gleise auf eine Zustimmung verzichtet werden. Dabei müssen</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Aussensignalisierung Hauptsignale, Rangiersignale und die Rangiergrenze - im Bereich der Führerstandssignalisierung die Tafeln CAB-Anfang und CAB-Ende, ETCS Haltsignale und ETCS Rangierhaltsignale <p>nicht beachtet werden.</p> <p>Bei mehreren Rangierbewegungen verständigen sich die Rangierleiter in Absprache mit dem Sicherheitschef über die Art und Reihenfolge der auszuführenden Rangierbewegungen.</p>
7	neue Ziffer	<p>7 Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen im Bereich der Führerstandssignalisierung</p> <p>7.1 Allgemeines</p> <p>7.1.1 Grundsatz</p> <p>Fahrten im Bereich der Führerstandssignalisierung sind, soweit möglich, als Zugfahrten durchzuführen.</p> <p>In folgenden Fällen sind Rangierbewegungen zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in Rangierbereichen - in Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen - in Anschlussgleisen - im Zusammenhang mit Arbeiten im Gleisbereich

R / Ziffer	bisher	neu
		<ul style="list-style-type: none"> - in gesperrten Gleisen oder - bei Erhaltungsbetrieb - wenn Fahrzeuge nicht in Züge eingestellt werden können. <p>Fahrten innerhalb gesperrter Gleise werden nach den Vorschriften «Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen in gesperrte Gleise» ausgeführt.</p> <p>7.1.2 Wechsel in die Betriebsart «Shunting» Im Bereich der Führerstandssignalisierung wird der Wechsel in die Betriebsart «Shunting» angeordnet. Ausgenommen sind Fahrten innerhalb Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen.</p> <p>7.1.3 Bremsvorschriften Für Fahrten innerhalb Rangierbereichen und in angrenzenden Anlagen mit nicht zentralisierten Weichen gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof. Ausserhalb der Rangierbereiche gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Züge.</p> <p>7.2 Verlangen des Fahrwegs</p> <p>7.2.1 Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen Das Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen ist verboten.</p> <p>7.2.2 Rangierbereiche In Rangierbereichen hat der Fahrdienstleiter den Startpunkt so zu wählen, dass alle zu befahrenden Weichen verschlossen werden und die ETCS Rangiersignale im Bereich der zu verschiebenden Fahrzeuge <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigen. Über Gleise, die bereits durch Fahrzeuge besetzt sind, muss die Rangierfahrstrasse so eingestellt werden, dass das letzte ETCS Rangiersignal vor dem Hindernis <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt.</p> <p>7.2.3 Ausserhalb der Rangierbereiche Ausserhalb der Rangierbereiche hat der Fahrdienstleiter den Startpunkt so zu wählen, dass alle zu befahrenden Weichen durch die Rangierfahrstrasse verschlossen werden. Die Rangierfahrstrasse ist immer bis zu einem ETCS Haltsignal bzw. bis zur Tafel CAB-Ende einzustellen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Können keine Rangierfahrstrassen eingestellt werden, ist der Rangierfahrweg mindestens bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. bis zur Tafel CAB-Ende unter Anwendung einer Checkliste Fahrdienst vom Ziel her einzustellen und zu sichern.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat sicherzustellen, dass die Gleise mit Ausnahme des Zielgleises frei sind. Weichen dürfen nur umgestellt werden, wenn sie und die dazugehörigen Sperrschuhe, Entgleisungsvorrichtungen und Schutzweichen frei sind. Es dürfen sich keine Fahrzeuge gegen diese Weichen bewegen und deren Gleisfreimeldeeinrichtungen müssen den freien Zustand anzeigen.</p> <p>7.3 Zustimmung zur Rangierbewegung</p> <p>7.3.1 Rangierbereiche</p> <p>Die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» wird durch das <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> signalisierende ETCS Rangiersignal oder durch den Fahrdienstleiter quittungspflichtig mit folgendem Text «<i>Wechsel in Betriebsart [Shunting] wird zugestimmt</i>» erteilt.</p> <p>Bei Einfahrt in einen Rangierbereich oder innerhalb eines Rangierbereichs wird die Zustimmung am ETCS Rangiersignal erteilt.</p> <p>Liegen zwischen den zu verschiebenden Fahrzeugen und dem nächsten ETCS Rangiersignal unbelegte Weichen oder Gleisdurchschneidungen, darf der Rangierleiter den Fahrbefehl nur erteilen, wenn auch das rückliegende ETCS Rangiersignal <i>Fahrt</i> oder <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigt. Kann dieses nicht erkannt werden oder leuchtet dessen Rücklicht nicht, hat der Rangierleiter die Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.</p> <p>7.3.2 Ausserhalb der Rangierbereiche</p> <p>Die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting» wird dem Rangierleiter vom Fahrdienstleiter quittungspflichtig mit folgendem Text erteilt: «<i>Wechsel in Betriebsart [Shunting] wird zugestimmt</i>».</p> <p>Bei Ausfahrt aus einem Rangierbereich oder ausserhalb eines Rangierbereichs ist die Zustimmung dem Rangierleiter quittungspflichtig mit folgendem Text zu erteilen: «<i>Rangierbewegung von (Startgleis) bis (Zielgleis) gesichert</i>». Die Zustimmung zur Ausfahrt aus einem Rangierbereich erlaubt auch die Vorbeifahrt am ETCS Rangierhaltsignal.</p> <p>Falls zum Erreichen des Zielgleises an mehreren ETCS Haltsignalen vorbeigefahren werden muss, darf die Zustimmung nur für die Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal erteilt werden. An jedem weiteren ETCS Haltsignal ist eine erneute Zustimmung nötig.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
		<p>Falls keine Rangierfahrstrasse eingestellt werden kann, verlangt der Fahrdienstleiter beim Rangierleiter eine Ankunftsmeldung. Die Ankunftsmeldung wird durch den Rangierleiter übermittelt, wenn die Rangierbewegung vollständig im Zielgleis eingetroffen ist. Der Rangierleiter meldet dem Fahrdienstleiter die Ankunft im Zielgleis quittungspflichtig mit folgendem Text: «<i>Rangierbewegung in (Zielgleis)</i>».</p> <p>7.4 Übergänge</p> <p>7.4.1 Grundsatz</p> <p>Rangierbewegungen im Übergang zwischen</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwei Streckenzentralen - konventionellem und erweitertem Geschwindigkeitsbereich <p>sind ausserhalb gesperrter Gleise verboten.</p> <p>7.4.2 Streckenzentralen-Übergang</p> <p>Die Betriebsart «Shunting» (SH) muss im Bereich derselben Streckenzentrale verlassen werden, in welchem sie gewählt wurde.</p> <p>7.4.3 Level-Übergang</p> <p>Der Lokführer hat die Fahrzeugausrüstung</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung bei der Signalisierung <i>CAB-Anfang</i>, - bei Einfahrt in einen Bereich mit Aussensignalisierung bei der Signalisierung <i>CAB-Ende</i> <p>in den entsprechenden Level zu verbringen.</p> <p>Innerhalb gesperrter Gleise muss der Level-Übergang nicht beachtet werden, sofern die Einfahrt und die Ausfahrt aus den gesperrten Gleisen im gleichen Level erfolgt. Sofern sich die Fahrzeugausrüstung in Level 2 befindet, darf bei Einfahrt in einen Bereich mit Aussensignalisierung höchstens bis zum ersten Zugsignal gefahren werden.</p> <p>7.5 Mit Balisen geschützte Bereiche</p> <p>Die Infrastruktur kann bestimmte Abschnitte mittels Balisen schützen, welche Triebfahrzeuge in der Betriebsart «Shunting» (SH) stoppen. Die Abschnitte bzw. die Lage der Balisen sind in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin zu bezeichnen.</p> <p>Liegt eine Zustimmung zur Fahrt über einen mittels Balisen geschützten Abschnitt vor, hat der Lokführer zur Vorbeifahrt die Funktion «Override EOA» zu aktivieren.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
Anlage 1 1.2	neue Ziffer	1.2 Gleisbögen und Gegenbögen mit kleinen Radien Die Infrastrukturbetreiberinnen bezeichnen in ihren Betriebsvorschriften die Gleisbögen mit Radien < 150 m und Gegenbögen mit kleinen Radien. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen regeln in ihren Betriebsvorschriften, bei welchen Fahrzeugen in welchen Radien die Kupplungen ausgedreht werden müssen oder mit Rangierseil bzw. Kupplungsstange gekuppelt werden müssen.
Anlage 2 1.1.1	1.1.1 Grundsatz Beim Kuppeln ist folgende Reihenfolge einzuhalten: <ol style="list-style-type: none"> 1. mechanische Kupplung 2. pneumatische Verbindungen 3. elektrische Verbindungen 4. Personenübergänge. Beim Entkuppeln ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen. Alle nicht benützten Kupplungseinrichtungen sind in die vorgesehenen Halterungen zu verbringen.	1.1.1 Grundsatz Beim Kuppeln ist folgende Reihenfolge einzuhalten: <ol style="list-style-type: none"> 1. mechanische Kupplung 2. pneumatische Verbindungen 3. elektrische Verbindungen 4. Personenübergänge. Beim Entkuppeln ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen. Alle nicht benützten Kupplungseinrichtungen sind in die vorgesehenen Halterungen zu verbringen. Das richtige Kuppeln ist anschliessend mit einer Sichtkontrolle zu prüfen.
300.5		
1.3.1	1.3.1 Grundsatz Die Triebfahrzeuge sind in der Regel an die Spitze des Zuges zu stellen, ausgenommen, wenn sie ferngesteuert sind. Triebfahrzeuge, welche unmittelbar gekuppelt und vielfachgesteuert sind, gelten als ein Triebfahrzeug.	1.3.1 Grundsatz Die Triebfahrzeuge sind in der Regel an die Spitze des Zuges zu stellen, ausgenommen, wenn sie ferngesteuert sind. Triebfahrzeuge, welche unmittelbar gekuppelt und vielfachgesteuert sind, gelten als ein Triebfahrzeug. Im Bereich der Führerstandssignalisierung muss der bediente Führerstand des zugführenden Fahrzeuges über eine entsprechende Ausrüstung verfügen.
1.3.3	1.3.3 Schiebedienst Werden zusätzliche, schiebende Triebfahrzeuge am Schluss von direkt geführten Zügen einzeln bedient, gilt das als Schiebedienst.	1.3.3 Schiebedienst Werden zusätzliche, schiebende Triebfahrzeuge am Schluss von direkt geführten Zügen einzeln bedient, gilt das als Schiebedienst.

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Ein schiebendes Triebfahrzeug ist mit dem Zug zu kuppeln, ausgenommen wenn es den Zug in einem Abschnitt verlässt sowie beim Schieben in einen angrenzenden Abschnitt unter die eingeschaltete Fahrleitung.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin regelt in den Ausführungsbestimmungen das Vorgehen, wenn das schiebende Triebfahrzeug nicht gekuppelt ist.</p>	<p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung ist Schiebedienst nur mit Zustimmung der Infrastrukturbetreiberin zulässig.</p> <p>Ein schiebendes Triebfahrzeug ist mit dem Zug zu kuppeln.</p> <p>Ausnahme bei Aussensignalisierung: Wenn das Triebfahrzeug den Zug in einem Abschnitt verlässt sowie beim Schieben in einen angrenzenden Abschnitt unter die eingeschaltete Fahrleitung kann die Infrastrukturbetreiberin in den Ausführungsbestimmungen das Vorgehen regeln.</p>
1.3.5	<p>1.3.5 Zwischendienst</p> <p>Werden einzeln bediente, arbeitende Triebfahrzeuge zwischen den Wagen eines Zuges eingereiht, gilt das als Zwischendienst. Ein Zwischentriebfahrzeug (Zwischenlok) ist so einzureihen, dass keine Stosskräfte übertragen werden müssen.</p>	<p>1.3.5 Zwischendienst</p> <p>Werden einzeln bediente, arbeitende Triebfahrzeuge zwischen den Wagen eines Zuges eingereiht, gilt das als Zwischendienst. Ein Zwischentriebfahrzeug (Zwischenlok) ist so einzureihen, dass keine Stosskräfte übertragen werden müssen.</p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung ist Zwischendienst nur mit Zustimmung der Infrastrukturbetreiberin zulässig.</p>
1.3.7	<p>1.3.7 Indirekt geführte Züge bei Führerstandssignalisierung</p> <p>Die Anzeigen auf dem DMI und die Überwachung beziehen sich auf den Standort des bedienten Führerstands im Zug. Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand wird in der Anzeige und der Überwachung nicht berücksichtigt.</p> <p>Indirekt geführte Züge sind nur mit Bewilligung der Infrastrukturbetreiberin oder für Hilfs-, Lösch- und Rettungszüge zugelassen. Bei Führerstandssignalisierung gelten die gleichen Bestimmungen wie auf Strecken mit Aussensignalisierung. Ergänzend sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand darf höchstens 100 Meter betragen – der Lokführer ist über diese Distanz quittungspflichtig zu verständigen – das Bremsverhältnis ist bei der Eingabe am DMI um 20% zu vermindern – der Lokführer hat den indirekt führenden Mitarbeiter quittungspflichtig über die Zustimmung zur Fahrt zu verständigen. <p>Züge, die in der Betriebsart «Reversing» verkehren gelten als direkt geführte Züge.</p>	<p>1.3.7 Indirekt geführte Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung</p> <p>Die Anzeigen auf dem DMI und die Überwachung beziehen sich auf den Standort des bedienten Führerstands im Zug. Die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand wird in der Anzeige und der Überwachung nicht berücksichtigt. Die maximal zulässige Distanz ist in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin festzulegen.</p> <p>Indirekt geführte Züge sind nur mit Bewilligung der Infrastrukturbetreiberin oder für Hilfs-, Lösch- und Rettungszüge zugelassen. Im Bereich der Führerstandssignalisierung gelten die gleichen Bestimmungen wie auf Strecken mit Aussensignalisierung. Ergänzend sind folgende Bedingungen einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Lokführer ist über die Distanz zwischen der Zugspitze und dem bedienten Führerstand quittungspflichtig zu verständigen – das Bremsverhältnis ist bei der Eingabe am DMI um 20% zu vermindern – der Lokführer hat den indirekt führenden Mitarbeiter quittungspflichtig über die Zustimmung zur Fahrt zu verständigen. <p>Züge, die in der Betriebsart «Reversing» verkehren gelten als direkt geführte Züge.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
1.4.6	<p>1.4.6 Vormeldungen</p> <p>Der Zugvorbereiter hat den Fahrdienstleiter des Abgangsbahnhofs vor der Abfahrt zu verständigen, wenn in einem Zug die folgenden Fahrzeuge eingereiht sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wagen mit einem überlangen inneren Achsabstand. Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln das Mass des zulässigen inneren Achsstandes in den Betriebsvorschriften. - Fahrzeug als aussergewöhnliche Sendung - Schlussläufer <p>Der Fahrdienstleiter des Abgangsbahnhofs verständigt die Fahrdienstleiter der Zwischenbahnhöfe und des Endbahnhofs.</p>	<p>1.4.6 Vormeldungen</p> <p>Der Zugvorbereiter hat den Fahrdienstleiter des Abgangsbahnhofs vor der Abfahrt zu verständigen,</p> <ul style="list-style-type: none"> - wenn in einem Zug die folgenden Fahrzeuge eingereiht sind: <ul style="list-style-type: none"> - Wagen mit einem überlangen inneren Achsabstand. Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln das Mass des zulässigen inneren Achsstandes in den Betriebsvorschriften. - Fahrzeug als aussergewöhnliche Sendung - Schlussläufer - wenn sich Gefahrgut im Zug befindet. Die Infrastruktur-betreiberinnen regeln die benötigten Informationen. - wenn unplanmässig Reisende oder Tiere transportiert werden. <p>Der Fahrdienstleiter des Abgangsbahnhofs verständigt die Fahrdienstleiter der Zwischenbahnhöfe und des Endbahnhofs.</p>
2.6	<p>2.6 Anrechenbare Bremskräfte für die Festhaltekraft</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hemmschuhe <p>Für die Festhaltekraft ist in Neigungen bis 50 ‰ für jede unterlegte Achse die anteilige Radsatzlast nach folgender Formel anrechenbar:</p> <p>Radsatzlast in $t \times 2 = kN$, max. 40 kN</p> <p>Die Hemmschuhe sind unter die Räder von Wagen mit möglichst hoher Radsatzlast zu legen. Je Wagen ist nur ein Hemmschuh zu verwenden. Die Feststellbremse von Wagen, bei denen ein Hemmschuh unterlegt ist, darf für die Festhaltekraft nicht angerechnet werden.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln für Neigungen über 50 ‰ die Anrechnung der Hemmschuhe für die Festhaltekraft in den Betriebsvorschriften.</p>	<p>2.6 Anrechenbare Bremskräfte für die Festhaltekraft</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hemmschuhe <p>Für die Festhaltekraft ist in Neigungen bis 50 ‰ für jede unterlegte Achse die anteilige Radsatzlast nach folgender Formel anrechenbar:</p> <p>Radsatzlast in $t \times 2 = kN$, max. 40 kN</p> <p>Die Hemmschuhe sind unter die Räder von Wagen mit möglichst hoher Radsatzlast zu legen. Je Wagen ist nur ein Hemmschuh zu verwenden. Die Feststellbremse von Wagen, bei denen ein Hemmschuh unterlegt ist, darf für die Festhaltekraft nicht angerechnet werden.</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können das Unterlegen und das Anrechnen von Hemmschuhen bei Triebfahrzeugen und von zusätzlichen Hemmschuhen bei Wagen in den Betriebsvorschriften regeln. Dabei ist sicherzustellen, dass je Achse nicht mehr als die anteilige Festhaltekraft der Feststellbremse oder ein Hemmschuh angerechnet wird.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen regeln für Neigungen über 50 ‰ die Anrechnung der Hemmschuhe für die Festhaltekraft in den Betriebsvorschriften.</p>

R / Ziffer	bisher	neu																																																							
3.7.4	<p>3.7.4 Interoperable Bezeichnungen und Werte der Zugdateneingaben</p> <p>Die Eingabewerte zur «Train Category» sind in Gruppen zusammengefasst, welche einheitliche Überwachungsparameter haben. Die fett geschriebenen Bezeichnungen sind normalerweise als typische Eingabewerte zu verwenden. Die jeweils zugehörigen nicht-fett geschriebenen Bezeichnungen sind überwachungsmässig gleichwertig.</p> <table border="1" data-bbox="389 507 1099 874"> <thead> <tr> <th>RADN</th> <th>ETCS Baseline 2 und 3</th> <th>ETCS Baseline 2</th> <th>ETCS Baseline 3</th> </tr> <tr> <th>Zugreihe</th> <th>Train Category</th> <th>Achslast (t)</th> <th>Achslast (Kategorie)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td> <td>TILT 6 TILT 7</td> <td>≤ 18</td> <td>≤ B2</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>TILT 3 TILT 4, TILT5</td> <td rowspan="2">x ≤ 20</td> <td rowspan="2">≤ C4</td> </tr> <tr> <td>R</td> <td>PASS 3 FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>FP 3</td> <td rowspan="2">20 < x ≤ 22.5</td> <td rowspan="2">D2, D3, D4, D4XL</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, PASS 1, PASS 2</td> </tr> </tbody> </table>	RADN	ETCS Baseline 2 und 3	ETCS Baseline 2	ETCS Baseline 3	Zugreihe	Train Category	Achslast (t)	Achslast (Kategorie)	N	TILT 6 TILT 7	≤ 18	≤ B2	W	TILT 3 TILT 4, TILT5	x ≤ 20	≤ C4	R	PASS 3 FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2	A	FP 3	20 < x ≤ 22.5	D2, D3, D4 , D4XL	D	FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, PASS 1, PASS 2	<p>3.7.4 Interoperable Bezeichnungen und Werte der Zugdateneingaben</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sicherzustellen, dass dem Lokführer die für die Zugdateneingabe notwendigen Parameter der Zugeigenschaften zur Verfügung stehen (z.B. ETCS-Zugkategorie, Achslast-Kategorie). Die nachfolgende Tabelle enthält die interoperablen Bezeichnungen der Zug- und Bremsreihen. Diese dient ausschliesslich der Übersetzung für die Zugdateneingabe am DMI.</p> <p>Am DMI ist eine der Zugreihe entsprechende ETCS-Zugkategorie einzugeben. In Fällen wo die ETCS-Zugkategorie nicht verändert werden kann, ist die von der ETCS- Fahrzeugausrüstung vorgegebene ETCS-Zugkategorie zu belassen. Bei Aussensignalisierung richtet sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit in jedem Fall nach der gültigen Zug- und Bremsreihe.</p> <table border="1" data-bbox="1330 715 2029 1114"> <thead> <tr> <th>Zugreihe</th> <th>Bremsreihe (%)</th> <th>ETCS-Zugkategorie</th> <th>Achslast</th> <th>Achslast-Kategorie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">R</td> <td rowspan="2">180 – 135</td> <td rowspan="3">PASS 3, TILT 1, TILT 2</td> <td>≤ 18.7 t</td> <td>A, B1, B2, C2</td> </tr> <tr> <td>≤ 20 t</td> <td>A, B1, B2, C2, C3,</td> </tr> <tr> <td>≤ 20 t</td> <td>C4</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td rowspan="2">115 – 50</td> <td rowspan="2">FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, PASS 2</td> <td>≤ 20 t</td> <td>A, B1, B2, C2, C3, C4</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>≤ 22.5 t</td> <td>D2, D3, D4</td> </tr> <tr> <td>N</td> <td rowspan="2">180 - 150</td> <td rowspan="2">TILT 6, TILT 7</td> <td>≤ 16 t</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td>W</td> <td>TILT 3, TILT 4</td> <td>≤ 19 t</td> <td>C2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Folgende ETCS-Zugkategorien sind in der Schweiz nicht zulässig: PASS 1, FP 1, FP 2, FG 1 und FG 2.</p> <p>Andere als in der Tabelle aufgeführte Achslast-Kategorien sind in der Schweiz nicht zulässig (z.B. HS 17, D4XL, E4, E5).</p> <p>Das Vorgehen bei Zügen nach der ETCS-Zugkategorie TILT 5 (reduzierte Zugreihe N) ist zwischen der Infrastrukturbetreiberin und der Eisenbahnverkehrsunternehmung abzustimmen und in den Betriebsvorschriften zu regeln.</p>	Zugreihe	Bremsreihe (%)	ETCS-Zugkategorie	Achslast	Achslast-Kategorie	R	180 – 135	PASS 3, TILT 1, TILT 2	≤ 18.7 t	A, B1, B2, C2	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3,	≤ 20 t	C4	A	115 – 50	FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, PASS 2	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4	D	≤ 22.5 t	D2, D3, D4	N	180 - 150	TILT 6, TILT 7	≤ 16 t	A	W	TILT 3, TILT 4	≤ 19 t	C2
RADN	ETCS Baseline 2 und 3	ETCS Baseline 2	ETCS Baseline 3																																																						
Zugreihe	Train Category	Achslast (t)	Achslast (Kategorie)																																																						
N	TILT 6 TILT 7	≤ 18	≤ B2																																																						
W	TILT 3 TILT 4, TILT5	x ≤ 20	≤ C4																																																						
R	PASS 3 FP 4, FG 4, TILT 1, TILT 2																																																								
A	FP 3	20 < x ≤ 22.5	D2, D3, D4 , D4XL																																																						
D	FP 1, FP 2, FG 1, FG 2, FG 3, PASS 1, PASS 2																																																								
Zugreihe	Bremsreihe (%)	ETCS-Zugkategorie	Achslast	Achslast-Kategorie																																																					
R	180 – 135	PASS 3, TILT 1, TILT 2	≤ 18.7 t	A, B1, B2, C2																																																					
			≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3,																																																					
	≤ 20 t		C4																																																						
A	115 – 50	FP 3, FG 3, FP 4, FG 4, PASS 2	≤ 20 t	A, B1, B2, C2, C3, C4																																																					
D			≤ 22.5 t	D2, D3, D4																																																					
N	180 - 150	TILT 6, TILT 7	≤ 16 t	A																																																					
W			TILT 3, TILT 4	≤ 19 t	C2																																																				

R / Ziffer	bisher	neu
300.6		
1.1.3	<p>1.1.3 Auflösen von Fahrstrassen ohne Notbedienung</p> <p>Im Bahnhof oder bei Führerstandssignalisierung darf die Zugfahrstrasse aufgelöst werden,</p> <ul style="list-style-type: none"> – wenn sichergestellt ist, dass keine ungewollte Fahrstrasse in diesen Abschnitt eingestellt werden kann und – wenn die Weichen und die überwachten Bahnübergänge in der Fahrstrasse befahren wurden oder – nachdem der Zug angehalten hat, auch wenn Weichen oder überwachte Bahnübergänge belegt bleiben. <p>Sofern die entsprechenden Bedingungen nicht durch das Stellwerk geprüft werden, sind diese durch den Fahrdienstleiter zu kontrollieren.</p>	<p>1.1.3 Auflösen von Fahrstrassen ohne Notbedienung</p> <p>Im Bahnhof oder im Bereich der Führerstandssignalisierung darf die Zugfahrstrasse aufgelöst werden, wenn sichergestellt ist, dass keine ungewollte Fahrstrasse in diesen Abschnitt eingestellt werden kann und wenn die Weichen und die überwachten Bahnübergänge in der Fahrstrasse befahren und wieder verlassen wurden oder nachdem der Zug angehalten hat, auch wenn Weichen oder überwachte Bahnübergänge belegt bleiben.</p> <p>Sofern die entsprechenden Bedingungen nicht durch das Stellwerk geprüft werden, sind diese durch den Fahrdienstleiter zu kontrollieren.</p>
2.3.3	<p>2.3.3 Änderung oder Ende der signalisierten Geschwindigkeit</p> <p>Eine signalisierte Geschwindigkeit gilt bis zum nächsten Zugsignal bzw. bis zur Merktafel für Streckengeschwindigkeit beim Signalsystem N.</p> <p>Zeigt das nächste Zugsignal eine höhere Geschwindigkeit, darf beschleunigt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – das vollständige Signalbild und seine Zugehörigkeit zum befahrenen Gleis eindeutig erkannt wird und – das Zugende die ablenkenden Weichen freigelegt hat und – die Zugspitze die letzte Weiche des Abschnittes befahren hat und – keine tiefere Geschwindigkeit durch ein Zugbeeinflussungssystem überwacht wird <p>auf höchstens</p> <ul style="list-style-type: none"> – die angekündigte Geschwindigkeit oder – die auszuführende Geschwindigkeit, sofern am gleichen Standort keine tiefere Geschwindigkeit angekündigt wird. <p>...</p>	<p>2.3.3 Änderung oder Ende der signalisierten Geschwindigkeit</p> <p>Eine signalisierte Geschwindigkeit gilt bis zum nächsten Zugsignal bzw. bis zur Merktafel für Streckengeschwindigkeit beim Signalsystem N.</p> <p>Zeigt das nächste Zugsignal eine höhere Geschwindigkeit oder folgt eine Merktafel für Streckengeschwindigkeit, darf beschleunigt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – das vollständige Signalbild bzw. die Merktafel für Streckengeschwindigkeit und die Zugehörigkeit zum befahrenen Gleis eindeutig erkannt werden und – das Zugende die ablenkenden Weichen freigelegt hat und – die Zugspitze die letzte Weiche des Abschnittes befahren hat und – keine tiefere Geschwindigkeit durch ein Zugbeeinflussungssystem überwacht wird <p>auf höchstens</p> <ul style="list-style-type: none"> – die angekündigte Geschwindigkeit oder – die auszuführende Geschwindigkeit, sofern am gleichen Standort keine tiefere Geschwindigkeit angekündigt wird. <p>...</p>
2.4.3	<p>2.4.3 Ausfahrt aus einem Bereich mit Führerstandssignalisierung</p> <p>Wird die Ausfahrt aus einem Bereich mit Führerstandssignalisierung nicht rechtzeitig quittiert, erfolgt eine Systembremsung bis zum Quittieren durch den Lokführer oder bis zum Stillstand.</p>	<p>2.4.3 Ausfahrt aus einem Bereich mit Führerstandssignalisierung</p> <p>Wird die Ausfahrt aus einem Bereich mit Führerstandssignalisierung nicht rechtzeitig quittiert, erfolgt eine Systembremsung bis zum Quittieren durch den Lokführer oder bis zum Stillstand.</p>



R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Die letzte durch die Führerstandssignalisierung angezeigte Zielgeschwindigkeit ist zu beachten, bis das erste Zugsignal eindeutig erkannt wird.</p> <p>Schreibt die Streckentabelle für die betreffende Zug- und Bremsreihe eine tiefere Geschwindigkeit vor, muss diese bei der Ausfahrt eingehalten werden.</p> <p>Ab dem ersten Zugsignal ist die Höchstgeschwindigkeit gemäss Streckentabelle bzw. Signalbild massgebend.</p>	<p>Bei Ausfahrt aus einem Bereich mit Führerstandssignalisierung gelten folgende Grundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die letzte am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit ist zu beachten, bis das erste Zugsignal eindeutig erkannt wird. – Ist die letzte am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit tiefer als die gemäss Streckentabelle zulässige Höchstgeschwindigkeit, darf der Lokführer erst beschleunigen, nachdem das Zugende an der Tafel CAB-Ende vorbeigefahren ist. – Schreibt die Streckentabelle für die betreffende Zug- und Bremsreihe eine tiefere Geschwindigkeit als die letzte am DMI angezeigte Höchstgeschwindigkeit vor, muss diese bei der Ausfahrt eingehalten werden. – Erfolgt die Ausfahrt in den Betriebsarten «On Sight» oder «Staff Responsible» ist bis zum ersten Hauptsignal mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu verkehren. Am ersten Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten. <p>Ab dem ersten Zugsignal ist die Höchstgeschwindigkeit gemäss Streckentabelle bzw. Signalbild massgebend.</p>
3.5.2	<p>3.5.2 Erteilen der Abfahrerlaubnis</p> <p>Vor dem Erteilen der Abfahrerlaubnis durch den Zugbegleiter oder den Fahrdienstleiter, ist zu prüfen, ob eine Zustimmung zur Fahrt vorliegt und die kundendienstliche Bereitschaft erstellt ist.</p> <p>Die Abfahrerlaubnis ist gemäss den Signalvorschriften oder quittungspflichtig mit dem Befehl: «Zug ... <i>abfahren</i>» zu erteilen.</p> <p>Sind ortsfeste Signale für Abfahrerlaubnis vorhanden, sind diese zu verwenden.</p>	<p>3.5.2 Erteilen der Abfahrerlaubnis</p> <p>Vor dem Erteilen der Abfahrerlaubnis durch den Zugbegleiter oder den Fahrdienstleiter, ist zu prüfen, ob eine Zustimmung zur Fahrt vorliegt und die kundendienstliche Bereitschaft erstellt ist.</p> <p>Die Abfahrerlaubnis ist gemäss den Signalvorschriften oder quittungspflichtig mit dem Befehl: «Zug ... <i>abfahren</i>» zu erteilen.</p> <p>Sind signalabhängige Mittel (z. B. ortsfeste Signale oder SMS-Systeme) zum Erteilen der Abfahrerlaubnis vorhanden, sind diese zu verwenden.</p>
3.6.1	<p>3.6.1 Bestätigung für das Vorliegen der Zustimmung zur Fahrt</p> <p>Hat der Lokführer im Bahnhof keine Sicht auf das nächst folgende Hauptsignal, benötigt er eine Bestätigung, dass die Zustimmung zur Fahrt vorliegt.</p> <p>Als Bestätigung gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Zustimmung zur Fahrt ist am Wiederholungssignal ersichtlich oder – der Fahrtstellungsmelder ist beleuchtet oder – die Zugspitze befindet sich nach dem Ausfahrtsignal und 	<p>3.6.1 Bestätigung für das Vorliegen der Zustimmung zur Fahrt</p> <p>Hat der Lokführer im Bahnhof keine Sicht auf das nächst folgende Hauptsignal, benötigt er eine Bestätigung, dass die Zustimmung zur Fahrt vorliegt.</p> <p>Als Bestätigung gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Zustimmung zur Fahrt ist am Wiederholungssignal ersichtlich oder – der Fahrtstellungsmelder ist beleuchtet oder – die Zugspitze befindet sich nach dem Ausfahrtsignal und



R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> – der Lokführer konnte die Zustimmung zur Fahrt vorgängig am Ausfahrtsignal feststellen und dessen Fahrbegriff signalisierte nicht <i>Kurze Fahrt</i> und – der Lokführer ist an keinem <i>Warnung</i> zeigenden Zugsignal vorbeigefahren oder – die am ortsfesten Signal für Abfahrerlaubnis erteilte Abfahrerlaubnis ist ersichtlich. <p>Liegt keine dieser Bestätigungen vor, benötigt der Lokführer eine quittungspflichtige Bestätigung des Fahrdienstleiters, dass die Zustimmung zur Fahrt vorliegt. Nötigenfalls verlangt der Lokführer diese Bestätigung beim Fahrdienstleiter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – der Lokführer konnte die Zustimmung zur Fahrt vorgängig am Ausfahrtsignal feststellen und dessen Fahrbegriff signalisierte nicht <i>Kurze Fahrt</i> und – der Lokführer ist an keinem <i>Warnung</i> zeigenden Zugsignal vorbeigefahren oder – die mit signalabhängigen Mitteln (z. B. ortsfeste Signale oder SMS-Systeme) erteilte Abfahrerlaubnis liegt vor. <p>Liegt keine dieser Bestätigungen vor, benötigt der Lokführer eine quittungspflichtige Bestätigung des Fahrdienstleiters, dass die Zustimmung zur Fahrt vorliegt. Nötigenfalls verlangt der Lokführer diese Bestätigung beim Fahrdienstleiter.</p>
3.6.2	<p>3.6.2 Höchstgeschwindigkeiten</p> <p>Liegt</p> <ul style="list-style-type: none"> – die am ortsfesten Signal für Abfahrerlaubnis erteilte Abfahrerlaubnis oder – die quittungspflichtige Bestätigung des Fahrdienstleiters <p>vor, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h und am nächsten Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>...</p>	<p>3.6.2 Höchstgeschwindigkeiten</p> <p>Liegt</p> <ul style="list-style-type: none"> – die mit signalabhängigen Mitteln (z. B. ortsfeste Signale oder SMS-Systeme) erteilte Abfahrerlaubnis oder – die quittungspflichtige Bestätigung des Fahrdienstleiters <p>vor, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h und am nächsten Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>...</p>
3.8	<p>3.8 Startende Züge bei Führerstandssignalisierung in der Betriebsart «Staff Responsible»</p> <p>Wenn der Lokführer bei startenden Zügen nach Betätigung der Taste «Start» am DMI zur Quittierung der Betriebsart «Staff Responsible» aufgefordert wird, hat er den Fahrdienstleiter vor der Quittierung zu benachrichtigen.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat zusätzlich zur Zugfahrstrasse, welche als Ziel für die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» gilt, mindestens eine weitere Zugfahrstrasse bis zum nächsten ETCS Haltsignal einzustellen. Danach erteilt er dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal</i> die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten. Anschliessend hat der Lokführer den Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» am DMI zu quittieren. Die Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» gilt vom derzeitigen Standort des Zuges bis zum nächsten ETCS Haltsignal.</p>	<p>3.8 Startende Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung in der Betriebsart «Staff Responsible»</p> <p>Wenn der Lokführer bei startenden Zügen nach Betätigung der Taste «Start» am DMI zur Quittierung der Betriebsart «Staff Responsible» aufgefordert wird, hat er den Fahrdienstleiter vor der Quittierung zu benachrichtigen.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat zusätzlich zur Zugfahrstrasse, welche als Ziel für die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» gilt, mindestens eine weitere Zugfahrstrasse bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal einzustellen. Danach erteilt er dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl 7 die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten. Anschliessend hat der Lokführer den Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» am DMI zu quittieren. Die Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» gilt vom derzeitigen Standort des Zuges bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal.</p>



R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal mit dem Befehl <i>Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal</i> vorzuschreiben. Falls nötig, hat der Lokführer vor dem Start die Funktion «Override EOA» zu betätigen.</p> <p>...</p> <p>4. Der Fahrdienstleiter erteilt protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal</i> die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</p> <p>...</p>	<p>Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Vorbeifahrt am ETCS Haltsignal protokollpflichtig mit dem Befehl 7 vorzuschreiben. Falls nötig, hat der Lokführer vor dem Start die Funktion «Override EOA» zu betätigen.</p> <p>...</p> <p>4. Der Fahrdienstleiter erteilt protokollpflichtig mit dem Befehl 7 die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</p> <p>...</p>
4.2.7	<p>4.2.7 Verminderung der Geschwindigkeit</p> <p>Muss bei Aussensignalisierung der Fahrdienstleiter den Lokführer protokollpflichtig über eine Geschwindigkeitsreduktion verständigen, hat er ihn zusätzlich bei der Übermittlung des Befehls <i>Verminderung der Geschwindigkeit</i> protokollpflichtig über die Art der Zustimmung zur Fahrt zu verständigen.</p>	<p>4.2.7 Verminderung der Geschwindigkeit</p> <p>Muss bei Aussensignalisierung der Fahrdienstleiter den Lokführer protokollpflichtig über eine Geschwindigkeitsreduktion verständigen, hat er ihn zusätzlich bei der Übermittlung des Befehls 5 und des Befehls 6 protokollpflichtig über die Art der Zustimmung zur Fahrt zu verständigen.</p>
5.4.1	<p>5.4.1 Verständigung</p> <p>Eine Einfahrt in ein besetztes Gleis wird am betreffenden Hauptsignal mit dem Besetztssignal signalisiert oder in der Streckentabelle, in der Fahrordnung oder protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Einfahrt in das besetzte Gleis</i> oder bei Führerstandssignalisierung mit der Betriebsart «On Sight» angeordnet.</p>	<p>5.4.1 Verständigung</p> <p>Eine Einfahrt in ein besetztes Gleis wird am betreffenden Hauptsignal mit dem Besetztssignal signalisiert oder in der Streckentabelle, in der Fahrordnung oder protokollpflichtig mit dem Befehl 5 oder im Bereich der Führerstandssignalisierung mit der Betriebsart «On Sight» angeordnet.</p>
5.4.2	<p>5.4.2 Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis</p> <p>Bei der Geschwindigkeitsschwelle darf die Geschwindigkeit höchstens 40 km/h betragen. Ab Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren.</p> <p>Fahrzeuge dürfen frühestens in Bremswegentfernung ab der Geschwindigkeitsschwelle aufgestellt sein. Die entsprechenden Mindestwerte sind in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin festzulegen.</p>	<p>5.4.2 Bedingungen für eine Einfahrt in ein besetztes Gleis bei Aussensignalisierung</p> <p>Bei der Geschwindigkeitsschwelle darf die Geschwindigkeit höchstens 40 km/h betragen. Ab Bremswegentfernung nach der Geschwindigkeitsschwelle ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren.</p> <p>Fahrzeuge dürfen frühestens in Bremswegentfernung ab der Geschwindigkeitsschwelle aufgestellt sein. Die entsprechenden Mindestwerte sind in den Ausführungsbestimmungen der Infrastrukturbetreiberin festzulegen.</p>
5.4.3	<p>5.4.3 Direktes Anfahren</p>	<p>5.4.3 Einfahrt in ein besetztes Gleis im Bereich der Führerstandssignalisierung</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	Züge dürfen ohne Halt direkt an Fahrzeuge anfahren. Bestimmung neu in Ziffer 5.4.4	Fahrzeuge dürfen unmittelbar hinter dem betreffenden ETCS Halt- oder Standortsignal aufgestellt sein.
5.4.4	neue Ziffer	5.4.4 Direktes Anfahren Züge dürfen ohne Halt direkt an Fahrzeuge anfahren.
300.7		
Anlage 1		
1	<p>1 ETCS</p> <p>ETCS ist das europäisch normierte Signalisierungs- und Zugbeeinflussungssystem.</p> <p>Die nachfolgenden Vorschriften basieren auf den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Anlage A «ERTMS-Betriebsvorschriften und -Grundsätze – Version 3» (2013/710/EU). Das darin beschriebene Systemverhalten trifft auf Strecken und Fahrzeuge zu, welche gemäss der «System Requirement Specifications» (SRS) 3.3.0 ausgerüstet sind.</p> <p>Für Strecken und Fahrzeuge, welche gemäss einer anderen SRS ausgerüstet sind, gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberinnen bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p>	<p>1 ETCS</p> <p>ETCS ist das europäisch normierte Signalisierungs- und Zugbeeinflussungssystem.</p> <p>Die nachfolgenden Vorschriften basieren auf den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Teilsystem Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Anlage A «ERTMS-Betriebsvorschriften und -Grundsätze – Version 5» (2019/773/EU). Das darin beschriebene Systemverhalten trifft auf Strecken und Fahrzeuge zu, welche gemäss der «System Requirement Specifications» (SRS) bzw. «ETCS Driver Machine Interface» Version 3.4.0 ausgerüstet sind.</p> <p>Für Strecken und Fahrzeuge, welche gemäss einer anderen SRS ausgerüstet sind, gelten die entsprechenden Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberinnen bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen.</p>
1.1	<p>1.1 Levels unter ETCS</p> <p>ETCS ermöglicht den Betrieb unter verschiedenen Levels.</p> <p>Die Levels unterscheiden sich in Bezug auf die Wirkung zwischen Infrastrukturanlage und Fahrzeug. Basierend auf der jeweiligen Ausrüstung wird die infrastruktureitige Information unterschiedlich verarbeitet und übermittelt.</p> <p>Bei Bestimmungen, welche nicht in allen Levels gelten, werden die zutreffenden Levels kursiv aufgeführt.</p> <p>Regelung neu in Ziffer 1.2</p>	<p>1.1 Bekanntgabe «System Requirement Specifications» (SRS)</p> <p>Die Infrastrukturen und Triebfahrzeuge können mit unterschiedlichen SRS ausgerüstet sein. Dabei sind nicht alle SRS miteinander kompatibel.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen haben in ihren Betriebsvorschriften festzulegen mit welcher SRS-Version ihre mit ETCS ausgerüsteten Anlagen befahren werden dürfen.</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die notwendigen Massnahmen zu treffen, dass der Lokführer eindeutig feststellen kann, mit welcher SRS-Version das zugführende Triebfahrzeug ausgerüstet ist.</p> <p>Wird eine Inkompatibilität zwischen Triebfahrzeug und Infrastruktur festgestellt, ist gemäss den Bestimmungen «Vorgehen bei unvorhergesehenen, nicht geregelten Situationen» vorzugehen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
1.2	bisher Ziffer 1.1	<p>1.2 Levels unter ETCS</p> <p>ETCS ermöglicht den Betrieb unter verschiedenen Levels.</p> <p>Die Levels unterscheiden sich in Bezug auf die Wirkung zwischen Infrastrukturanlage und Fahrzeug. Basierend auf der jeweiligen Ausrüstung wird die infrastrukturseitige Information unterschiedlich verarbeitet und übermittelt.</p> <p>Bei Bestimmungen, welche nicht in allen Levels gelten, werden die zutreffenden Levels kursiv aufgeführt.</p>
1.2.1	bisher Ziffer 1.1.1	<p>1.2.1 Level 0</p> <p>Level 0 wird auf Infrastrukturen mit Aussensignalisierung ohne infrastrukturseitige ETCS-Ausrüstung verwendet.</p>
1.2.2	bisher Ziffer 1.1.2	<p>1.2.2 Level 1</p> <p>Level 1 wird auf Infrastrukturen mit Aussensignalisierung und infrastrukturseitiger ETCS-Ausrüstung verwendet.</p>
1.2.3	bisher Ziffer 1.1.3	<p>1.2.3 Level 2</p> <p>Level 2 wird auf Infrastrukturen mit Führerstandssignalisierung und infrastrukturseitiger ETCS-Ausrüstung verwendet.</p>
2.1	<p>2.1 DMI Anzeigen</p> <p>Der Lokführer hat die Angaben auf dem DMI zu beachten und die entsprechenden Bestimmungen zu befolgen.</p> <p>Protokollpflichtige Befehle haben gegenüber den Angaben auf dem DMI Vorrang. Ausgenommen davon sind Situationen, in denen bei Führerstandssignalisierung am DMI eine geringere erlaubte Geschwindigkeit oder eine geringere Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt wird.</p>	<p>2.1 DMI Anzeigen</p> <p>Der Lokführer hat die Angaben auf dem DMI zu beachten und die entsprechenden Bestimmungen zu befolgen.</p> <p>Protokollpflichtige Befehle haben gegenüber den Angaben auf dem DMI Vorrang. Ausgenommen davon sind Situationen, in denen im Bereich der Führerstandssignalisierung am DMI eine geringere erlaubte Geschwindigkeit oder eine geringere Befreiungsgeschwindigkeit angezeigt wird.</p> <p>Wird die Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder eine Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mittels Sammelformular Befehle angeordnet, darf nach Vorliegen der CAB-Fahrerlaubnis auf die entsprechende Geschwindigkeit beschleunigt werden.</p>
4.2.4	4.2.4 Betriebsart «On Sight»	4.2.4 Betriebsart «On Sight»

R / Ziffer	bisher	neu
	<p><i>Level 2</i></p> <p>Die Betriebsart «On Sight» wird verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Störungen an der Sicherungsanlage oder – bei Fahrten in ein besetztes Gleis. In diesem Fall kann das Hindernis unmittelbar hinter dem ETCS Halt- oder Standortsignal stehen oder – aus betrieblichen Gründen. <p>Das Ende der CAB-Fahrerlaubnis und die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h werden durch das System überwacht.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol in einem blinkenden Rahmen angezeigt wird,</p> <p>...</p>	<p><i>Level 2</i></p> <p>Die Betriebsart «On Sight» wird insbesondere verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei startenden Zügen oder – bei Fahrten in ein besetztes Gleis oder – bei Störungen an der Sicherungsanlage oder – aus betrieblichen Gründen (z.B. Tiere oder Personen im Gleisbereich). <p>Das Ende der CAB-Fahrerlaubnis und die Einhaltung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h werden durch das System überwacht.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol in einem blinkenden Rahmen angezeigt wird,</p> <p>...</p>
4.2.5	<p>4.2.5 Betriebsart «Staff Responsible»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Die Betriebsart «Staff Responsible» 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.</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h sowie die grösstmögliche Distanz, welche in der Betriebsart «Staff Responsible» gefahren werden darf, werden durch das System überwacht. Diese grösstmögliche Distanz, ist durch die Infrastrukturbetreiberin festzulegen.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol in einem blinkenden Rahmen angezeigt wird,</p>  <p>hat der Lokführer zu prüfen,</p> <ul style="list-style-type: none"> – ob bei Führerstandssignalisierung mittels protokollpflichtigem Befehl <i>Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible»</i> die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» erteilt wurde, 	<p>4.2.5 Betriebsart «Staff Responsible»</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Die Betriebsart «Staff Responsible» 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.</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wird durch das System überwacht.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol in einem blinkenden Rahmen angezeigt wird,</p>  <p>hat der Lokführer zu prüfen,</p> <ul style="list-style-type: none"> – ob im Bereich der Führerstandssignalisierung mittels protokollpflichtigem <i>Befehl 7</i> die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» erteilt wurde, – ob bei Aussensignalisierung die Zustimmung zur Fahrt am entsprechenden Signal vorliegt,

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>– ob eine tiefere Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegt und anschliessend die Betriebsart zu quittieren.</p> <p>...</p>	<p>– ob eine tiefere Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegt und anschliessend die Betriebsart zu quittieren.</p> <p>...</p>
4.3.2	<p>4.3.2 Betriebsart «Non Leading»</p> <p>«Non Leading» ist die Betriebsart, in der sich nicht zugführende, von Lokführern bediente Fahrzeuge mit aktiver ETCS-Fahrzeugausrüstung befinden.</p> <p>Bei der Betriebsart «Non Leading» ist immer der in Fahrrichtung vordere Führerstand zu bedienen.</p> <p>Die Verwendung der Betriebsart «Non Leading» beim zugführenden Fahrzeug ist verboten.</p> <p>Die ETCS-Fahrzeugausrüstung der nicht zugführenden Fahrzeuge schaltet bei einem Level-Übergang um.</p> <p>...</p>	<p>4.3.2 Betriebsart «Non Leading»</p> <p>«Non Leading» ist die Betriebsart, in der sich nicht zugführende, von Lokführern bediente Fahrzeuge mit aktiver ETCS-Fahrzeugausrüstung befinden.</p> <p>Bei der Betriebsart «Non Leading» ist immer der in Fahrrichtung vordere Führerstand zu bedienen. Ausgenommen sind Rückwärtsfahrten im Ereignisfall, wenn sich das zugführende Fahrzeug in der Betriebsart «Reversing» befindet.</p> <p>Die Verwendung der Betriebsart «Non Leading» beim zugführenden Fahrzeug ist verboten.</p> <p>Die ETCS-Fahrzeugausrüstung der nicht zugführenden Fahrzeuge schaltet bei einem Level-Übergang um.</p> <p>...</p>
4.3.4	<p>4.3.4 Betriebsart «Isolation»</p> <p>«Isolation» ist die Betriebsart, in der sich die ETCS-Fahrzeugausrüstung nach dem Abtrennen vom Fahrzeug befindet.</p>	<p>4.3.4 Betriebsart «Isolation»</p> <p>«Isolation» ist die Betriebsart, in der sich die ETCS-Fahrzeugausrüstung nach dem Abtrennen vom Fahrzeug befindet.</p> <p>Bei Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung ist die Verwendung der Betriebsart «Isolation» bei zugführenden Fahrzeugen verboten.</p>
4.3.6	<p>4.3.6 Betriebsart «System Failure»</p> <p>«System Failure» ist die Betriebsart, in welche die ETCS-Fahrzeugausrüstung wechselt, nachdem sie einen sicherheitskritischen Fehler festgestellt hat.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol angezeigt wird,</p>  <p>befindet sich die ETCS-Fahrzeugausrüstung in der Betriebsart «System Failure».</p>	<p>4.3.6 Betriebsart «System Failure»</p> <p>«System Failure» ist die Betriebsart, in welche die ETCS-Fahrzeugausrüstung wechselt, nachdem sie einen sicherheitskritischen Fehler festgestellt hat.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol angezeigt wird,</p>  <p>befindet sich die ETCS-Fahrzeugausrüstung in der Betriebsart «System Failure».</p> <p>Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Betriebsvorschriften das weitere Vorgehen zu regeln.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
5.4	<p>5.4 Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal oder am Ende der CAB-Fahrerlaubnis</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Bei erteilter Zustimmung mittels Befehl Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal oder Befehl Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis hat der Lokführer die Funktion «Override EOA» zu aktivieren.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol angezeigt wird,</p> <p>...</p>	<p>5.4 Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal oder am Ende der CAB-Fahrerlaubnis</p> <p><i>Levels 1, 2</i></p> <p>Bei erteilter Zustimmung mittels Befehl 1 hat der Lokführer die Funktion «Override EOA» zu aktivieren.</p> <p>Wenn am DMI das folgende Symbol angezeigt wird,</p> <p>...</p>
Beilage 2 zu Anl. 1		
9	neue Ziffer	<p>9 Übergang in einen Bereich ohne Stromversorgung</p> 
10	neue Ziffer	<p>10 Bahnübergangsanlage nicht überwacht</p> 
300.8		
	<p>1.2.2 Vermeidung von Gefahren</p> <p>Die Mitarbeiter vermeiden mögliche Gefahren, indem sie insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ... - sichere Gehwege (inklusive Unterführungen) ausserhalb des Gleisbereichs benutzen - ... 	<p>1.2.2 Vermeidung von Gefahren</p> <p>Die Mitarbeiter vermeiden mögliche Gefahren, indem sie insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ... - sichere Wege (inklusive Unterführungen) ausserhalb des Gleisbereichs benutzen - ...

R / Ziffer	bisher	neu
300.9		
1.2.1	<p>1.2.1 Feststellen der Vollständigkeit einer Fahrt</p> <p>Die Vollständigkeit kann bei Zügen wie folgt festgestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – durch den Lokführer für seine eigene Fahrt oder – durch Personal vor Ort durch Beachten des Zugschlussignals. <p>Die Vollständigkeit von Rangierbewegungen im Bahnhof und innerhalb Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung wird durch den Rangierleiter für seine eigene Fahrt festgestellt. Dabei darf zwischen dem Start- und Zielgleis des betreffenden Fahrweges keine Änderung der Anhängelast stattgefunden haben.</p> <p>Bei Rangierbewegungen, welche nach den Vorschriften «Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen auf die Strecke» und bei Führerstandssignalisierung ausserhalb Rangierbereichen verkehren, wird die Vollständigkeit anhand der Ankunftsmeldung festgestellt.</p> <p>Bei Rangierbewegungen, welche nach den Vorschriften «Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen in gesperrte Gleise» verkehren, ist die Vollständigkeit in der Fahrbarmeldung des Sicherheitschefs enthalten.</p>	<p>1.2.1 Feststellen der Vollständigkeit einer Fahrt</p> <p>Die Vollständigkeit einer Fahrt wird durch</p> <ul style="list-style-type: none"> – den Lokführer für seine eigene Fahrt oder – den Fahrdienstleiter vor Ort durch Beachten des Zugschlussignals oder – den Rangierleiter bei Rangierbewegungen für seine eigene Fahrt <p>festgestellt. Dabei darf innerhalb des gestörten Abschnittes keine Änderung in der Formation der Triebfahrzeuge und der Anhängelast stattgefunden haben.</p>
1.2.2	<p>1.2.2 Örtliche Kontrolle</p> <p>Durch eine örtliche Kontrolle wird festgestellt, ob der gestörte Abschnitt bzw. das gestörte Element frei ist.</p> <p>Bei Weichen sind alle Zweige bis zu den Enden der Gleisfreimeldeeinrichtung zu kontrollieren.</p> <p>Damit sichergestellt ist, dass der gesamte und richtige Abschnitt bzw. das richtige Element örtlich kontrolliert wird, übermittelt der Fahrdienstleiter dem beauftragten Personal quittungspflichtig die notwendigen Angaben zur Lage des Abschnittes bzw. Elementes.</p>	<p>1.2.2 Örtliche Kontrolle</p> <p>Eine örtliche Kontrolle kann an folgenden Elementen der Sicherungsanlage durchgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Weiche – überwachte Bahnübergangsanlage – Gleisfreimeldeeinrichtung. <p>Durch eine örtliche Kontrolle wird festgestellt, ob das gestörte Element der Sicherungsanlage frei ist.</p> <p>Bei Weichen sind alle Zweige bis zu den Enden der Gleisfreimeldeeinrichtung zu kontrollieren.</p> <p>Damit sichergestellt ist, dass das richtige Element der Sicherungsanlage örtlich kontrolliert wird, übermittelt der Fahrdienstleiter dem beauftragten Personal quittungspflichtig die notwendigen Angaben zur Lage des Abschnittes bzw. Elementes.</p>
2.1.2	<p>2.1.2 Lokalisieren der Störung</p>	<p>2.1.2 Sichern des gestörten Elements der Sicherungsanlage</p> <p>Haben die ersten Abklärungen ergeben, dass ein gestörtes Element der Sicherungsanlage vorliegt, ist dieses zu sichern.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Haben die ersten Abklärungen ergeben, dass ein gestörtes Element vorliegt, ist der dadurch gestörte Abschnitt zu bestimmen. Der gestörte Abschnitt entspricht derjenigen Fahrstrasse, welche im Regelbetrieb ohne Notbedienung eingestellt wird.</p>	
2.1.3	<p>2.1.3 Sichern des gestörten Abschnittes</p> <p>Der gestörte Abschnitt ist ohne Rücksicht auf allfällige Verspätungen je nach Fall vor dem Eingriff in die Sicherungsanlage zu sichern.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Sicherungsanlage und den Betrieb sind abzuschätzen. Ist es betrieblich zweckmässig und besteht die Möglichkeit, ist die Störung zu umfahren.</p>	<p>2.1.3 Gleisfreimeldeeinrichtung gestört</p> <p>Die Gleisfreimeldeeinrichtung darf durch den Fahrdienstleiter mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbracht werden, wenn mittels einer örtlichen Kontrolle festgestellt wurde, dass diese frei ist.</p> <p>Ist nach erfolgter Grundstellung die Störung behoben, dürfen die Sicherungsmassnahmen aufgehoben werden.</p>
2.1.4	<p>2.1.4 Gleisfreimeldeeinrichtung oder Block gestört</p> <p>Die Gleisfreimeldeeinrichtung oder der Block darf durch den Fahrdienstleiter mit einer Notbedienung in die Grundstellung verbracht werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mittels einer örtlichen Kontrolle wurde festgestellt, dass der gestörte Abschnitt bzw. die gestörte Weiche frei ist oder – nach Arbeiten im Gleisbereich, wenn <ul style="list-style-type: none"> – zum Zeitpunkt des Sicherns der Sperrung die Gleisfreimeldeeinrichtung oder der Block frei war und – die Fahrbarmeldung durch den Sicherheitschef vorliegt und dabei bei Aussensignalisierung keine Belegungen der Bahnhofgleise oder bei Führerstandsignalisierung keine Belegungen in Rangierbereichen durch Fahrzeuge gemeldet wurden. – Bei Weichen ist in jedem Fall zusätzlich mittels einer örtlichen Kontrolle festzustellen, dass die gestörte Weiche frei ist. <p>Ist nach erfolgter Grundstellung die Störung behoben, dürfen die Sicherungsmassnahmen, welche für das betreffende Element getroffen wurden, aufgehoben werden.</p>	<p>2.1.4 Treffen von Massnahmen</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat</p> <ul style="list-style-type: none"> – die letzte Fahrt über das gestörte Element der Sicherungsanlage und – den für die nächste Fahrt gestörten Abschnitt <p>zu bestimmen und zu protokollieren.</p> <p>Anschliessend hat der Fahrdienstleiter zu prüfen, dass sich im bestimmten gestörten Abschnitt keine Fahrt befindet und dass keine Zustimmung zur Fahrt in den gestörten Abschnitt vorliegt.</p>
2.1.5	<p>2.1.5 Abklären der letzten Fahrt</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat abzuklären, welche Fahrt den gestörten Abschnitt zuletzt befahren hat. Die letzte Fahrt ist zu bestimmen und zu protokollieren.</p>	Ziffer entfällt

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Kann die letzte Fahrt durch den Fahrdienstleiter nicht bestimmt werden, hat er abzuklären, welche möglichen Fahrten den gestörten Abschnitt zuletzt befahren haben. Diese sind zu bestimmen und zu protokollieren.</p> <p>Bei gesperrten Gleisen ist der Sicherheitschef miteinzubeziehen.</p>	
2.1.6	<p>2.1.6 Sicherstellen, dass die letzte Fahrt den gestörten Abschnitt verlassen hat</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat zu prüfen, ob die letzte Fahrt oder die letzten Fahrten den gestörten Abschnitt verlassen hat bzw. haben. Dies kann wie folgt festgestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – durch Kontaktaufnahme zum Lokführer bzw. Rangierleiter, welcher dem Fahrdienstleiter bestätigt, dass seine Fahrt den betreffenden Abschnitt verlassen hat oder – auf Grund der Rückmeldungen der Block- und Stellwerkvorgänge der nachfolgenden Abschnitte ist ersichtlich, dass die letzte Fahrt den gestörten Abschnitt verlassen hat. <p>Es ist auch möglich, dies mit dem Feststellen der Vollständigkeit der letzten Fahrt oder letzten Fahrten bzw. durch die örtliche Kontrolle des gestörten Abschnittes festzustellen.</p> <p>Zudem ist zu prüfen, dass keine Zustimmung zu einer Fahrt nach dem gestörten Abschnitt vorliegt.</p>	Ziffer entfällt
2.2	<p>2.2 Geschwindigkeit über den gestörten Abschnitt</p> <p>Die erste Fahrt hat den gestörten Abschnitt mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu befahren. Dabei ist die dem Regelbetrieb entsprechende Fahrstrasse mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu befahren.</p> <p>Ab der zweiten Fahrt kann der gestörte Abschnitt mit der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit befahren werden, sofern die entsprechenden Bedingungen für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> erfüllt sind. Können diese nicht erfüllt werden, hat die Fahrt mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu erfolgen.</p> <p>Muss ein Zug auf Grund einer Störung mit <i>Fahrt auf Sicht</i> verkehren, hat der Lokführer die überwachten Bahnübergangsanlagen im betreffenden Abschnitt als gestört zu betrachten.</p>	<p>2.2 Geschwindigkeit über den gestörten 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> <p>Ab der zweiten Fahrt besteht die Möglichkeit, den gestörten Abschnitt mit der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu befahren, sofern die entsprechenden Bedingungen für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> erfüllt sind.</p>

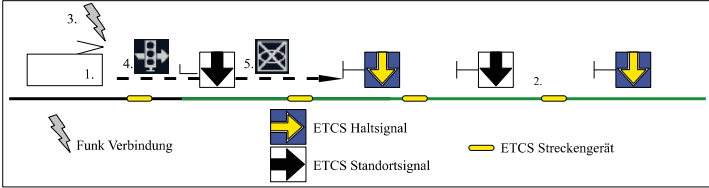
R / Ziffer	bisher	neu
2.2.1	neue Ziffer (Bestimmung bisher in Ziff. 2.5)	<p>2.2.1 Bedingungen für die Aufhebung der Fahrt auf Sicht ab der zweiten Fahrt</p> <p>Besteht die betriebliche Notwendigkeit, hat die Infrastrukturbetreiberin in den Betriebsvorschriften die Bedingungen und das Vorgehen zur Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> ab der zweiten Fahrt zu regeln.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat zu prüfen, ob</p> <ul style="list-style-type: none"> – die letzte Fahrt den gestörten Abschnitt verlassen hat und deren Vollständigkeit festgestellt wurde und – die durch die Infrastrukturbetreiberin in ihren Betriebsvorschriften festgelegten Vorgaben erfüllt sind. <p>Sind in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin keine Vorgaben zur Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> ab der zweiten Fahrt enthalten, darf die <i>Fahrt auf Sicht</i> nicht aufgehoben werden.</p>
2.3.2	<p>2.3.2 Gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung eines Gleises oder gestörter Block</p> <p>Die Gleisfreimeldeeinrichtung eines Gleises oder der Block darf nach dem protokollpflichtigen Vorschreiben von <i>Fahrt auf Sicht</i> für diese Fahrt in die Grundstellung verbracht werden.</p>	<p>2.3.2 Gestörte Gleisfreimeldeeinrichtung eines Gleises oder gestörter Block</p> <p>Die Gleisfreimeldeeinrichtung eines Gleises oder der Block darf nach dem protokollpflichtigen Vorschreiben von <i>Fahrt auf Sicht</i> für die nächste Fahrt in die Grundstellung verbracht werden. Auf das Vorschreiben von <i>Fahrt auf Sicht</i> für die nächste Fahrt kann verzichtet werden, wenn die Vorgaben für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> ab der zweiten Fahrt sind erfüllt sind.</p>
2.4.1	<p>2.4.1 Zustimmung bei Zügen</p> <p>Die Zustimmung wird wie folgt erteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mit Fahrtstellung des Hauptsignals oder – mit Fahrtstellung des Hauptsignals durch eine Notbedienung oder – mit dem Hilfssignal oder – mit dem protokollpflichtigen Befehl <i>Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal</i> oder – bei Führerstandssignalisierung mittels der entsprechenden Betriebsart. 	<p>2.4.1 Zustimmung bei Zügen</p> <p>Die Zustimmung wird wie folgt erteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – mit Fahrtstellung des Hauptsignals oder – mit Fahrtstellung des Hauptsignals durch eine Notbedienung oder – mit dem Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage oder – mit dem Hilfssignal oder – mit dem protokollpflichtigen Befehl 1, 2 oder 7 oder – im Bereich der Führerstandssignalisierung mittels der entsprechenden Betriebsart.

R / Ziffer	bisher	neu
2.4.2	<p>2.4.2 Hauptsignal wird mit einer Notbedienung auf Fahrt gestellt</p> <p>Wird das Hauptsignal mit einer Notbedienung auf Fahrt gestellt, hat der Fahrdienstleiter der ersten und sofern erforderlich weiteren Fahrten die <i>Fahrt auf Sicht</i> protokollpflichtig vor dem auf Fahrt stellen des Hauptsignals mit dem Befehl <i>Verminderung der Geschwindigkeit</i> vorzuschreiben.</p>	<p>2.4.2 Hauptsignal wird mit einer Notbedienung auf Fahrt gestellt</p> <p>Wird das Hauptsignal mit einer Notbedienung auf Fahrt gestellt, hat der Fahrdienstleiter der nächsten Fahrt vor dem auf Fahrt stellen des Hauptsignals die <i>Fahrt auf Sicht</i> protokollpflichtig mit dem Befehl 6 vorzuschreiben, ausgenommen die Vorgaben für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> ab der zweiten Fahrt sind erfüllt.</p>
2.4.3	<p>2.4.3 Hilfssignal und Befehl <i>Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal</i></p> <p>Mit dem Hilfssignal bzw. mit dem protokollpflichtigen Befehl <i>Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal</i>, erteilt der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Zustimmung, am <i>Halt</i> zeigenden Hauptsignal vorbeizufahren.</p> <p>Das Hilfssignal bzw. der protokollpflichtige Befehl <i>Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal</i>, erlaubt ebenfalls die Vorbeifahrt an unbeleuchteten und <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignalen.</p> <p>Bis zum nächsten Hauptsignal ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren. Muss weiter als bis zum nächsten Fahrt zeigenden Hauptsignal mit <i>Fahrt auf Sicht</i> gefahren werden, ist dies dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Verminderung der Geschwindigkeit</i> vorzuschreiben.</p> <p>Am nächsten Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>Wird gleichzeitig eine Einfahrt in ein besetztes Gleis vollzogen, entfällt die Anordnung mit Befehl <i>Einfahrt in ein besetztes Gleis</i>.</p> <p>Erlischt das Hilfssignal bevor die Zugspitze daran vorbeigefahren ist, hat der Lokführer den Zug sofort anzuhalten und mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p>	<p>2.4.3 Hilfssignal und Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal</p> <p>Mit dem Hilfssignal bzw. mit dem protokollpflichtigen <i>Befehl 1</i>, erteilt der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Zustimmung, am betreffenden Hauptsignal vorbeizufahren.</p> <p>Das Hilfssignal bzw. der protokollpflichtige <i>Befehl 1</i>, erlaubt ebenfalls die Vorbeifahrt an unbeleuchteten und <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignalen.</p> <p>Bis zum nächsten Hauptsignal bzw. ersten ETCS Haltsignal ist mit <i>Fahrt auf Sicht</i> zu fahren. Am nächsten Hauptsignal ist <i>Halt</i> zu erwarten.</p> <p>Wird gleichzeitig eine Einfahrt in ein besetztes Gleis vollzogen, braucht es keine zusätzliche Verständigung des Lokführers.</p> <p>Muss weiter als bis zum nächsten Fahrt zeigenden Hauptsignal mit <i>Fahrt auf Sicht</i> gefahren werden, ist dies dem Lokführer protokollpflichtig mit dem <i>Befehl 6</i> vorzuschreiben.</p> <p>Erlischt das Hilfssignal bevor die Zugspitze daran vorbeigefahren ist, hat der Lokführer den Zug sofort anzuhalten und mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p>
2.4.5	<p>2.4.5 Zustimmung zur Rangierbewegung auf die Strecke</p> <p>Vor dem Erteilen der Zustimmung in den gestörten Abschnitt, hat der Fahrdienstleiter der ersten und sofern erforderlich weiteren Rangierbewegungen auf die Strecke die <i>Fahrt auf Sicht</i> protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Verminderung der Geschwindigkeit</i> vorzuschreiben.</p>	<p>2.4.5 Zustimmung zur Rangierbewegung auf die Strecke</p> <p>Vor dem Erteilen der Zustimmung in den gestörten Abschnitt, hat der Fahrdienstleiter der nächsten Rangierbewegung auf die Strecke die <i>Fahrt auf Sicht</i> protokollpflichtig mit dem <i>Befehl 6</i> vorzuschreiben, ausgenommen die Vorgaben für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> ab der zweiten Fahrt sind erfüllt.</p>
2.5	<p>2.5 Bedingungen für die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i></p> <p>Ab der zweiten Fahrt besteht die Möglichkeit den gestörten Abschnitt mit der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit zu befahren.</p> <p>Dazu müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:</p>	<p>2.5 Aufheben der Sicherungsmassnahmen nach einer Fahrt</p> <p>Ist sichergestellt, dass die Fahrt den gestörten Abschnitt oder einen Teil des gestörten Abschnittes befahren und wieder verlassen hat, dürfen die entsprechenden Sicherungsmassnahmen, welche speziell für diese Fahrt getroffen wurden, aufgehoben werden.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> – die letzte Fahrt hat den gestörten Abschnitt verlassen und deren Vollständigkeit wurde festgestellt oder – wenn mittels einer örtlichen Kontrolle festgestellt wurde, dass der gestörte Abschnitt frei ist <p>und</p> <ul style="list-style-type: none"> – das Hauptsignal vor dem gestörten Abschnitt kann mit einer Notbedienung auf Fahrt gestellt werden oder – der Fahrdienstleiter schreibt dem Lokführer die Aufhebung der <i>Fahrt auf Sicht</i> bei Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal bzw. bei Fahrt mit Hilfssignal für den gestörten Abschnitt protokollpflichtig vor. <p>Wird bei <i>Halt</i> zeigendem Signal bzw. mit Hilfssignal gefahren, beträgt die Höchstgeschwindigkeit über Weichen im Bahnhof und über Weichen auf der Strecke 40 km/h.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat den Lokführer über eine im betreffenden Hauptsignal überwachte und gestörte Bahnübergangsanlage ohne örtliche Bewachung protokollpflichtig mit dem Befehl <i>Bahnübergangsanlage ausser Betrieb</i> zu verständigen. Zusätzlich ist ab dem betreffenden Hauptsignal bis zum letzten Bahnübergang der überwachten Bahnübergangsanlage protokollpflichtig die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorzuschreiben.</p> <p>Die Verminderung der Geschwindigkeit über Weichen auf der Strecke und weitere Geschwindigkeitseinschränkungen hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer protokollpflichtig vorzuschreiben.</p> <p>Bestimmung neu in Ziffer 2.2.1</p>	
2.6	<p>2.6 Aufheben der Sicherungsmassnahmen nach einer Fahrt</p> <p>Ist sichergestellt, dass die Fahrt den Fahrweg oder einen Teil des Fahrweges befahren hat, dürfen die entsprechenden Sicherungsmassnahmen, welche speziell für diese Fahrt getroffen wurden, aufgehoben werden.</p> <p>Bestimmung neu in Ziffer 2.5</p>	<p>2.6 Abschluss der Störung</p> <p>Liegt kein gestörter Abschnitt mehr vor, hat der Fahrdienstleiter die Vollständigkeit der Fahrt, welche den gestörten Abschnitt zuletzt befahren und wieder verlassen hat, festzustellen.</p> <p>Sind durchgehend dauernd aktive Gleisfreimeldeeinrichtungen vorhanden, kann auf die Feststellung der Vollständigkeit des letzten Zuges verzichtet werden, sofern die nächste Fahrt als Zug verkehrt und das Hauptsignal ohne Notbedienung auf Fahrt gestellt werden kann.</p> <p>Die Sicherungsmassnahmen, welche für den gestörten Abschnitt getroffen wurden, dürfen aufgehoben werden.</p>
2.7	<p>2.7 Abschluss der Störung</p> <p>Ist die Störung behoben, hat der Fahrdienstleiter die Vollständigkeit der Fahrt, welche den gestörten Abschnitt zuletzt befahren hat, festzustellen</p>	Ziffer entfällt

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>oder mittels einer örtlichen Kontrolle festzustellen, dass der gestörte Abschnitt frei ist.</p> <p>Sind durchgehend dauernd aktive Gleisfreimeldeeinrichtungen vorhanden, kann auf die Feststellung der Vollständigkeit des letzten Zuges bzw. auf die örtliche Kontrolle des Abschnittes verzichtet werden, sofern die nächste Fahrt als Zug verkehrt und das Hauptsignal vor dem gestörten Abschnitt ohne Notbedienung auf Fahrt gestellt werden kann.</p> <p>Die Sicherungsmassnahmen, welche für den gestörten Abschnitt getroffen wurden, dürfen aufgehoben werden.</p> <p>neu in Ziffer 2.6</p>	
3.1	<p>3.1 Befehl zur Vorbeifahrt an mehreren <i>Halt</i> zeigenden Signalen</p> <p>Muss an mehreren aufeinander folgenden <i>Halt</i> zeigenden Signalen vorbeigefahren werden, darf dies mit einem einzigen Befehl <i>Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen</i> vorgeschrieben werden. Das erste und das letzte Signal, an welchen bei <i>Halt</i> vorbeigefahren werden muss, sind eindeutig zu bezeichnen. Ist die zu befahrende Strecke mehrspurig, ist zusätzlich das Streckengleis zu bezeichnen, auf welchem der Zug verkehren muss (z.B. linkes Gleis).</p>	<p>3.1 Befehl zur Vorbeifahrt an mehreren <i>Halt</i> zeigenden Signalen</p> <p>Muss an mehreren aufeinander folgenden <i>Halt</i> zeigenden Signalen vorbeigefahren werden, darf dies mit einem einzigen Befehl 1 vorgeschrieben werden. Das erste und das letzte Signal, an welchen bei <i>Halt</i> vorbeigefahren werden muss, sind eindeutig zu bezeichnen. Ist die zu befahrende Strecke mehrspurig, ist zusätzlich das Streckengleis zu bezeichnen, auf welchem der Zug verkehren muss (z.B. linkes Gleis).</p>
3.2	<p>3.2 Hauptsignal bleibt auf <i>Fahrt</i></p> <p>Bleibt nach erfolgter Zugfahrt ein Hauptsignal auf <i>Fahrt</i> oder ein Hilfssignal beleuchtet, muss der Fahrdienstleiter das Signal manuell in die Grundstellung verbringen.</p>	<p>3.2 Hauptsignal bleibt auf <i>Fahrt</i></p> <p>Bleibt nach erfolgter Zugfahrt ein Hauptsignal auf <i>Fahrt</i> oder bleibt ein Hilfssignal oder ein Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage beleuchtet, muss der Fahrdienstleiter das Signal manuell in die Grundstellung verbringen.</p>
3.9	<p>3.9 Unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal</p> <p>Stellt der Rangierleiter bzw. Lokführer einer Rangierfahrt ein unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal fest und wurde er darüber nicht verständigt, hat er die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Dieser erteilt dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</p> <p>Kann der Fahrdienstleiter feststellen, welches ETCS Rangiersignal gestört ist, hat er den Rangierleiter quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>	<p>3.9 Unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal</p> <p>Stellt der Lokführer einer Rangierfahrt bzw. der Rangierleiter ein nicht oder nur mit einer der beiden unteren Lampen beleuchtetes ETCS Rangiersignal fest und wurde er darüber nicht verständigt, hat er die Rangierbewegung anzuhalten und mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Dieser erteilt dem Lokführer bzw. dem Rangierleiter quittungspflichtig die Zustimmung zur Weiterfahrt.</p> <p>Leuchtet an einem ETCS Rangiersignal nur die obere Lampe, ist das Signalbild als <i>Fahrt mit Vorsicht zu betrachten</i>.</p> <p>Kann der Fahrdienstleiter feststellen, welches ETCS Rangiersignal gestört ist, hat er den Rangierleiter quittungspflichtig darüber zu verständigen.</p>
4.5	<p>4.5 Weichenüberwachung fehlt</p> <p>...</p>	<p>4.5 Weichenüberwachung fehlt</p> <p>...</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Danach darf die Zustimmung bzw. der protokollpflichtige Befehl zur Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal erteilt werden.</p> <p>...</p>	<p>Danach darf die Zustimmung bzw. der protokollpflichtige Befehl 1 erteilt werden.</p> <p>...</p>
5.1.1	<p>5.1.1 Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden letzten Signal der Aussensignalisierung bei Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung</p> <p>Bei Einfahrt in den erweiterten Geschwindigkeitsbereich ist die Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden letzten Signal der Aussensignalisierung verboten.</p> <p>Bei Einfahrt in den konventionellen Geschwindigkeitsbereich ist vor dem Erteilen der Zustimmung zur Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal durch den Fahrdienstleiter zu prüfen, ob sich der Zug</p> <ul style="list-style-type: none"> – in der Betriebsart «Unfitted» oder «Limited Supervision» befindet und – sich korrekt an der Streckenzentrale angemeldet hat. 	<p>5.1.1 Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden letzten Signal der Aussensignalisierung bei Einfahrt in einen Bereich mit Führerstandssignalisierung</p> <p>Bei Einfahrt in den erweiterten Geschwindigkeitsbereich ist die Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden letzten Signal der Aussensignalisierung mit dem protokollpflichtigen Befehl 1 verboten.</p> <p>Bei Einfahrt in den konventionellen Geschwindigkeitsbereich ist vor dem Erteilen der Zustimmung zur Vorbeifahrt am <i>Halt</i> zeigenden Signal durch den Fahrdienstleiter zu prüfen, ob sich der Zug</p> <ul style="list-style-type: none"> – in der Betriebsart «Unfitted» oder «Limited Supervision» befindet und – sich korrekt an der Streckenzentrale angemeldet hat.
5.2	<p>5.2 Züge auf der Fahrt</p> <p>Bei sicherheitsrelevanten Störungen erfolgt eine Zwangsbremung. Der Lokführer hat den Fahrdienstleiter sofort zu verständigen.</p> <p>Wird am DMI nach erfolgter Zwangsbremung keine Störung angezeigt oder kann die Störung gemäss den Bedienvorschriften für die ETCS-Fahrzeugausrüstung behoben werden und liegt eine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist die Fahrt fortzusetzen.</p> <p>Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, erfolgt die Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis gemäss den nachfolgenden Bestimmungen. Wird dem Lokführer durch das System die Betriebsart «Staff Responsible» angeboten, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge bei Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen.</p>	<p>5.2 Störungen an Triebfahrzeugen</p> <p>Bei sicherheitsrelevanten Störungen erfolgt eine Zwangsbremung. Der Lokführer hat den Fahrdienstleiter sofort zu verständigen.</p> <p>Wird am DMI nach erfolgter Zwangsbremung keine Störung angezeigt oder kann die Störung gemäss den Bedienvorschriften für die ETCS-Fahrzeugausrüstung behoben werden und liegt eine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist die Fahrt fortzusetzen.</p>
5.3	<p>5.3 Weiterfahrt in der Betriebsart «Post Trip»</p> <p>Erfolgt die Weiterfahrt als Zug, hat der Lokführer die Taste «Start» zu betätigen.</p> <p>Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge bei Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig mit Befehl <i>Bei fehlender CAB-Fahrerlaubnis: Zustimmung zur</i></p>	<p>5.3 Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis</p> <p>Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, erfolgt die Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis gemäss den nachfolgenden Bestimmungen. Wird dem Lokführer durch das System die Betriebsart «Staff Responsible» angeboten, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p><i>Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</i></p> <p>Bestimmung neu in Ziffer 5.4</p>	
5.3.1	Bestimmung bisher in Ziffer 5.2.1	<p>5.3.1 Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis</p> <p>Der Fahrdienstleiter hat zusätzlich zur Zugfahrstrasse, welche als Ziel für die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» gilt, mindestens eine weitere Zugfahrstrasse bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal einzustellen. Danach erteilt er dem Lokführer protokollpflichtig mit dem Befehl 1 (ohne Bezeichnung von ETCS Haltsignal) die Zustimmung zum Überfahren des Endes der CAB-Fahrerlaubnis. Die Zustimmung zum Überfahren des Endes der CAB-Fahrerlaubnis gilt nach dem Wechsel der ETCS-Fahrzeugausrüstung in die Betriebsart «Staff Responsible» bis zum nächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal. An jedem weiteren ETCS Haltsignal ist eine erneute Zustimmung nötig.</p> <p>Wenn der Zug unmittelbar vor einem ETCS Haltsignal steht, hat der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Zustimmung zum Überfahren des Endes der CAB-Fahrerlaubnis protokollpflichtig mit dem Befehl 1 (mit Bezeichnung des betreffenden ETCS Haltsignals) vorzuschreiben.</p> <p>Beispiel für das Erteilen einer Zustimmung zum Überfahren des Endes der CAB-Fahrerlaubnis:</p>  <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Zug hat das Ende der CAB-Fahrerlaubnis erreicht. 2. Der Fahrdienstleiter stellt die Zugfahrstrassen mindestens bis zum übernächsten ETCS Haltsignal bzw. ersten Hauptsignal ein. 3. Der Fahrdienstleiter erteilt protokollpflichtig mit dem Befehl 1 die Zustimmung zum Überfahren des Endes der CAB-Fahrerlaubnis. 4. Der Lokführer aktiviert am DMI die Funktion «Override EOA» und fährt mit <i>Fahrt auf Sicht</i>. 5. Der Wechsel in die Betriebsart «Staff Responsible» gilt als Zustimmung zur Fahrt bis zum nächsten ETCS Haltsignal.

R / Ziffer	bisher	neu
5.4	<p>5.4 Bremsung wegen Wegmessfehler</p> <p>Erfolgt eine Systembremsung mit einer Textmeldung am DMI über ein verpasstes Balisenfenster ist anzuhalten. Liegt nach dem Halt</p> <ul style="list-style-type: none"> – eine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist die Fahrt fortzusetzen – keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist der Fahrdienstleiter zu verständigen und gemäss den Bestimmungen «Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis» vorzugehen. <p>Bestimmung neu in Ziffer 5.5</p>	<p>5.4 Weiterfahrt nach der Betriebsart «Post Trip»</p>
5.4.1	neue Ziffer	<p>5.4.1 Weiterfahrt als Zug</p> <p>Der Lokführer hat die Taste «Start» zu betätigten. Liegt keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist gemäss den Bestimmungen «Startende Züge im Bereich der Führerstandssignalisierung in der Betriebsart [Staff Responsible]» vorzugehen. Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig mit Befehl 2 die Zustimmung, die Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» zu starten.</p>
5.4.2	neue Ziffer	<p>5.4.2 Weiterfahrt als Rangierbewegung</p> <p>Die Weiterfahrt als Rangierbewegung erfolgt gemäss den Bestimmungen "Zustimmung zur Rangierbewegung" oder "Ergänzende Bestimmung für Rangierbewegungen in gesperrte Gleise". Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer protokollpflichtig mit <i>Befehl 2</i> die Zustimmung zum Wechsel in die Betriebsart «Shunting»</p>
5.5	<p>5.5 Abtrennen der gestörten ETCS-Fahrzeugausrüstung</p> <p>Im erweiterten Geschwindigkeitsbereich ist bei zugführenden Fahrzeugen die Betriebsart «Isolation» verboten.</p> <p>Wenn im konventionellen Geschwindigkeitsbereich eine Störung an der ETCS-Fahrzeugausrüstung nicht behoben werden kann, ist diese in Absprache mit dem Fahrdienstleiter durch den Lokführer abzutrennen. Die Fahrzeugausrüstung wechselt in die Betriebsart «Isolation». Fahrten in der Betriebsart «Isolation» sind nur bis zur nächsten geeigneten Stelle erlaubt.</p> <p>Die Weiterfahrt erfolgt gemäss den Bestimmungen «Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis».</p> <p>Bestimmung neu in Ziffer 5.6</p>	<p>5.5 Bremsung wegen Wegmessfehler</p> <p>Erfolgt eine Systembremsung mit einer Textmeldung am DMI über ein verpasstes Balisenfenster ist anzuhalten. Liegt nach dem Halt</p> <ul style="list-style-type: none"> – eine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist die Fahrt fortzusetzen – keine CAB-Fahrerlaubnis vor, ist der Fahrdienstleiter zu verständigen und gemäss den Bestimmungen «Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis» vorzugehen.

R / Ziffer	bisher	neu
5.6	neue Ziffer	<p>5.6 Abtrennen der gestörten ETCS-Fahrzeugausrüstung</p> <p>Im erweiterten Geschwindigkeitsbereich ist bei zugführenden Fahrzeugen und bei Rangierbewegungen die Betriebsart «Isolation» verboten.</p> <p>Wenn im konventionellen Geschwindigkeitsbereich eine Störung an der ETCS-Fahrzeugausrüstung nicht behoben werden kann, ist diese in Absprache mit dem Fahrdienstleiter durch den Lokführer abzutrennen. Die Fahrzeugausrüstung wechselt in die Betriebsart «Isolation». Fahrten in der Betriebsart «Isolation» sind nur bis zur nächsten geeigneten Stelle erlaubt.</p> <p>Die Weiterfahrt als Zug erfolgt gemäss den Bestimmungen «Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis».</p> <p>Die Weiterfahrt als Rangierbewegung erfolgt gemäss den Bestimmungen «Zustimmung zur Rangierbewegung» oder «Ergänzende Bestimmungen für Rangierbewegungen in gesperrte Gleise».</p>
7.1.2	<p>7.1.2 Gestörte überwachte Bahnübergangsanlage</p> <p>Bei einer mittels Hauptsignal überwachten und gestörten Bahnübergangsanlage kommt der Kernprozess Störungen zur Anwendung. Ausgenommen sind Hauptsignale, welche mit Hilfssignal L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage ausgerüstet sind.</p> <p>Wird die Zustimmung zur Vorbeifahrt mittels <i>Hilfssignal L mit Zusatzsignalisierung bei gestörter Bahnübergangsanlage</i> erteilt, sind die Bestimmungen für das Befahren einer gestörten überwachten Bahnübergangsanlage anzuwenden. Bis zum letzten gestörten Bahnübergang der überwachten Bahnübergangsanlage beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Unabhängig davon beträgt die Höchstgeschwindigkeit über Weichen im Bahnhof und über Weichen auf der Strecke 40 km/h.</p> <p>...</p>	<p>7.1.2 Gestörte überwachte Bahnübergangsanlage</p> <p>Bei einer mittels Hauptsignal überwachten und gestörten Bahnübergangsanlage kommt der Kernprozess Störungen zur Anwendung. Ausgenommen sind Hauptsignale, an welchen die Zustimmung zur Vorbeifahrt mittels Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage erteilt wird.</p> <p>Wird die Zustimmung zur Vorbeifahrt mittels Hauptsignal gestörte Bahnübergangsanlage erteilt, sind die Bestimmungen für das Befahren einer gestörten überwachten Bahnübergangsanlage anzuwenden. Bis zum letzten gestörten Bahnübergang der überwachten Bahnübergangsanlage beträgt die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Unabhängig davon beträgt die Höchstgeschwindigkeit über Weichen im Bahnhof und über Weichen auf der Strecke 40 km/h.</p> <p>....</p>
9.1.2	<p>9.1.2 Weiteres Vorgehen</p> <p>Die nächste Fahrt darf die betreffende Stelle nur mit gesenkten Stromabnehmern oder thermisch geführt befahren.</p> <p>Beurteilt der Lokführer die betreffende Stelle als nicht mehr befahrbar oder kann er dies nicht beurteilen, sperrt der Fahrdienstleiter das Gleis.</p> <p>Andernfalls dürfen weitere Fahrten mit gesenkten Stromabnehmern oder thermisch geführt die betreffende Stelle befahren.</p> <p>Verkehren die Fahrten mit gesenkten Stromabnehmern, hat der Fahrdienstleiter den Lokführer mit dem Befehl <i>Fahren mit gesenkten Stromabnehmern</i> protokollpflichtig zu verständigen.</p>	<p>9.1.2 Weiteres Vorgehen</p> <p>Die nächste Fahrt darf die betreffende Stelle nur mit gesenkten Stromabnehmern oder thermisch geführt befahren.</p> <p>Beurteilt der Lokführer die betreffende Stelle als nicht mehr befahrbar oder kann er dies nicht beurteilen, sperrt der Fahrdienstleiter das Gleis.</p> <p>Andernfalls dürfen weitere Fahrten mit gesenkten Stromabnehmern oder thermisch geführt die betreffende Stelle befahren.</p> <p>Verkehren die Fahrten mit gesenkten Stromabnehmern, hat der Fahrdienstleiter den Lokführer mit dem Befehl 9 protokollpflichtig zu verständigen.</p> <p>Dies gilt so lange, bis der technische Dienst die Stelle beurteilt und den Fahrdienstleiter über das weitere Vorgehen verständigt hat.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	Dies gilt so lange, bis der technische Dienst die Stelle beurteilt und den Fahrdienstleiter über das weitere Vorgehen verständigt hat.	
11.3.4	<p>11.3.4 Stirnlampen gelöscht</p> <p>Bei gelöschten Stirnlampen am Spitzenfahrzeug ist die vorgeschriebene Signalisierung so weit als möglich wieder herzustellen. Wenn nachts oder auf Strecken mit Tunnels nicht mindestens eine Lampe brennt, darf nicht weitergefahren werden.</p>	<p>11.3.4 Ausfall der Stirnlampen</p> <p>Die vorgeschriebene Signalisierung am Zug ist bei Ausfall der Stirnbeleuchtung mit anderen Mitteln soweit möglich wiederherzustellen. Kann der Zug nur schlecht erkannt werden, ist nötigenfalls die Geschwindigkeit den Sichtverhältnissen angemessen zu reduzieren.</p> <p>Wenn nachts, auf Strecken mit Tunnels oder bei schlechten Sichtverhältnissen nicht mindestens eine Lampe brennt, darf nicht weitergefahren werden. Nach Information des Fahrdienstleiters darf der Abschnitt freigelegt werden.</p>
11.3.9	neue Ziffer	<p>11.3.9 Ausfall des Kommunikationssystems für fernmündliche Übermittlung für Züge</p> <p>Ist gemäss den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin für Züge ein Kommunikationssystem für fernmündliche Übermittlung erforderlich,</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>Das Fahrzeug oder das Kommunikationssystem ist bei nächster Gelegenheit auszuwechseln.</p>
300.10		
1.1	<p>1.1 Grundsätze</p> <p>Das Eisenbahnunternehmen ist befugt, sein Unternehmenslogo in den Formularen zu verwenden. Änderungen in der Darstellung oder im Format der Formulare kann es in eigener Kompetenz vornehmen.</p> <p>Sind in den Formularen JA-/NEIN-Fragen vorgesehen, müssen immer das JA- und das NEIN-Feld aufgeführt werden. Das zutreffende Feld ist in jedem Fall anzukreuzen.</p> <p>Sind in den Formularen Auswahlmöglichkeiten vorgesehen, müssen die entsprechenden Auswahlfelder aufgeführt werden. Das zutreffende Auswahlfeld ist in jedem Fall anzukreuzen.</p>	<p>1.1 Grundsätze</p> <p>Das Eisenbahnunternehmen ist befugt, sein Unternehmenslogo in den Formularen zu verwenden. Änderungen in der Darstellung oder im Format der Formulare kann es in eigener Kompetenz vornehmen.</p> <p>Sind in den Formularen JA-/NEIN-Fragen vorgesehen, müssen immer das JA- und das NEIN-Feld aufgeführt werden. Das zutreffende Feld ist in jedem Fall anzukreuzen.</p> <p>Sind in den Formularen Auswahlmöglichkeiten vorgesehen, müssen die entsprechenden Auswahlfelder aufgeführt werden. Das zutreffende Auswahlfeld ist in jedem Fall anzukreuzen.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	Die Vorder- und die Rückseite von Formularen dürfen nicht gleichzeitig benutzt werden.	Pro Formular darf nur ein Befehl angeordnet werden, nötigenfalls ist dieser im entsprechenden Feld mittels zusätzlicher Anordnungen für die gleiche Situation zu ergänzen.
2.1.3	neue Ziffer	2.1.3 Nummerierung der einzelnen Befehle Die Nummern 1 bis 20 sind für europäisch harmonisierte Befehle reserviert. Nationale und allfällige durch die Infrastrukturbetreiberin zu definierende Befehle sind ab 21 zu nummerieren. Die in den FDV verwendeten Nummern sind verbindlich.
2.1.4	neue Ziffer	2.1.4 Bezeichnung und Verwendung der Felder bei Befehlen 1-20 Die einzelnen auszufüllenden Felder haben eine eindeutige Bezeichnung. Felder, die nicht erforderlich sind, dürfen auf dem Formular weggelassen werden. Neue oder zusätzliche Felder dürfen nicht auf die Befehle aufgenommen werden.
3.1	3.1 Auflistung Formulare der ersten Kategorie <ul style="list-style-type: none"> – Sammelformular Befehle – Befehl 1: Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen – Befehl 2: Fahrt auf Sicht aufgehoben – Befehl 3: Einfahrt in das besetzte Gleis – Befehl 4a: Anhalten in – Befehl 4b: Durchfahren in – Befehl 5: Bahnübergangsanlage ausser Betrieb – Befehl 6: Verminderung der Geschwindigkeit – Befehl 7: Mit gesenkten Stromabnehmern fahren – Befehl 8a: Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis bis zum ETCS Haltsignal – Befehl 8b: Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis mit Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal – Befehl 9a: Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal – Befehl 9b: Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» mit Vorbeifahrt an einem einzelnen ETCS Haltsignal – Befehl 10: Bei fehlender CAB-Fahrerlaubnis: Zustimmung zur Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible» bis zum ETCS Haltsignal – Befehl für Kreuzung und Überholung – Befehl 11: Ausserordentliche oder fakultative Kreuzung – Befehl 12: Ausserordentliche oder fakultative Überholung 	3.1 Auflistung Formulare der ersten Kategorie <ul style="list-style-type: none"> – Sammelformular Befehle – Befehl 1: Vorbeifahrt am Ende der CAB-Fahrerlaubnis oder an Halt zeigenden Signalen – Befehl 2: Zustimmung zur Weiterfahrt nach TRIP – Befehl 3: Anordnung im Stillstand bleiben / Ende der Fahrerlaubnis – Befehl 4: Aufhebung eines protokollpflichtigen Befehls – Befehl 5: Verminderung der Geschwindigkeit – Befehl 6: Fahren mit <i>Fahrt auf Sicht</i> – Befehl 7: Zustimmung zur Fahrt in SR nach Zugvorbereitung – Befehl 8: Befahren einer gestörten Bahnübergangsanlage – Befehl 9: Fahrt mit eingeschränkter Stromversorgung – Befehl für Kreuzung und Überholung – Befehl 41: Ausserordentliche oder fakultative Kreuzung – Befehl 42: Ausserordentliche oder fakultative Überholung – Befehl 43: Ausfall einer Kreuzung oder einer Überholung – Befehl 44: Kreuzungsverlegung <p>➤ Muster "Sammelformular Befehle" wurde entsprechend angepasst</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> - Befehl 13: Ausfall einer Kreuzung oder einer Überholung - Befehl 14: Kreuzungsverlegung 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Muster "Befehl für Kreuzung und Überholung wurde entsprechend angepasst
300.12		
2.1.3	<p>2.1.3 Aufgaben beim Einsetzen der Alarmsignale</p> <p>Sobald Alarmsignale abgegeben werden, hat jeder Mitarbeiter unverzüglich 3 Aufgaben zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für sich selbst Arbeit im betroffenen Gleisbereich sofort unterbrechen und diesen räumen - für die andern beobachten, ob die Mitarbeiter auf die Signale reagieren, sie notfalls warnen und aus dem betroffenen Gleisbereich herausziehen. - für die Arbeitsmittel sich vergewissern, dass in seiner Nähe keine Arbeitsmittel in das Lichtraumprofil des zu befahrenden Gleises hineinragen. 	<p>2.1.3 Aufgaben beim Einsetzen der Alarmsignale</p> <p>Sobald Alarmsignale abgegeben werden, hat jeder Mitarbeiter unverzüglich 3 Aufgaben zu erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für sich selbst Arbeit im betroffenen Gleisbereich sofort unterbrechen und diesen räumen - für die andern beobachten, ob die Mitarbeiter auf die Signale reagieren, sie notfalls warnen und aus dem betroffenen Gleisbereich herausziehen. - für die Arbeitsmittel sich vergewissern, dass in seiner Nähe keine Arbeitsmittel eine Gefährdung für die folgende Fahrt darstellen.
3.1.3	<p>3.1.3 Wahl der Sicherheitsmassnahmen</p> <p>Ist es aufgrund der örtlichen Verhältnisse bei der Arbeitsstelle und den betrieblichen Rahmenbedingungen möglich, ist eine Gefahr zu eliminieren (z.B. Sperrung des Gleises oder Absperrung mit Schutzgerüst).</p> <p>Ist dies nicht möglich, ist die Gefahr durch ergänzende Sicherheitsmassnahmen zu minimieren.</p> <p>Abgestimmt auf die gewählten Sicherheitsmassnahmen und auf die bleibende Gefährdung werden die Alarmmassnahmen festgelegt. Dies beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bezeichnung der Gleise (Nachbargleis, Arbeitsgleis usw.) - die Festlegung der Sicherheitsfristen sowie Alarmsignale und - die Bestimmung des Warnsystems. 	<p>3.1.3 Wahl der Sicherheitsmassnahmen</p> <p>Ist es aufgrund der örtlichen Verhältnisse bei der Arbeitsstelle und den betrieblichen Rahmenbedingungen möglich, ist eine Gefahr zu eliminieren.</p> <p>Ist dies nicht möglich, ist die Gefahr durch ergänzende Sicherheitsmassnahmen zu minimieren.</p> <p>Abgestimmt auf die gewählten Sicherheitsmassnahmen und auf die bleibende Gefährdung werden die Alarmmassnahmen festgelegt. Dies beinhaltet</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Bezeichnung der Gleise (Nachbargleis, Arbeitsgleis usw.) - die Festlegung der Sicherheitsfristen sowie Alarmsignale und - die Bestimmung des Warnsystems.
3.1.7	<p>3.1.7 Arbeitsstellen ohne Alarmmassnahmen</p> <p>Können die Gefahren für das Personal bzw. für den Bahnbetrieb eliminiert werden, sind für die Arbeitsstelle keine Alarmmassnahmen notwendig. Dies trifft insbesondere zu</p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Arbeitsstellen - auf eingleisigen Strecken bei Sperrung des Gleises 	<p>3.1.7 Arbeitsstellen ohne Alarmmassnahmen</p> <p>Können die Gefahren für das Personal bzw. für den Bahnbetrieb eliminiert werden, sind für die Arbeitsstelle keine Alarmmassnahmen notwendig. Dies trifft insbesondere zu bei Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf eingleisigen Strecken bei Sperrung des Gleises

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> – auf mehrgleisigen Strecken bei gleichzeitiger Sperrung aller Gleise – die an einen Gleisbereich grenzen, wenn die Arbeitsstelle durch Schutzgerüste abgesichert ist – bei Arbeiten – an Fahrleitungen, solange im Bereich der Nachbargleise keine Arbeiten ausgeführt werden, die Alarmmassnahmen erfordern – im gleisnahen Bereich, bei dem der Zugang zum Gleisbereich abgegrenzt ist und keine Personen oder Arbeitsmittel unbeabsichtigt bei der Ausübung der Arbeiten in den abgegrenzten Bereich eindringen können. 	<ul style="list-style-type: none"> – auf mehrgleisigen Strecken bei gleichzeitiger Sperrung aller Gleise – die an einen Gleisbereich grenzen, wenn die Arbeitsstelle durch eine Absperrung abgesichert ist – an Fahrleitungen, solange im Bereich der Nachbargleise keine Arbeiten ausgeführt werden, die Alarmmassnahmen erfordern – im gleisnahen Bereich, bei dem der Zugang zum Gleisbereich abgegrenzt ist und keine Personen oder Arbeitsmittel unbeabsichtigt bei der Ausübung der Arbeiten in den abgegrenzten Bereich eindringen können.
3.2.2	<p>3.2.2 Meldungen</p> <p>Meldungen an die Arbeitsstelle müssen auf die Alarmmassnahmen abgestimmt sein. Sie ermöglichen die zeitgerechte Warnung, wenn Bedingungen für die eingesetzten Warnsysteme ausnahmsweise nicht eingehalten werden können (z.B. Zugfahrten bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Signalen, Abweichung von der festgelegten Gleisbenützung, usw.).</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt in den Ausführungsbestimmungen fest, welche Meldungen vereinbart werden können.</p>	<p>3.2.2 Meldungen</p> <p>Meldungen an die Arbeitsstelle müssen auf die Alarmmassnahmen abgestimmt sein. Sie ermöglichen die zeitgerechte Warnung, wenn Bedingungen für die eingesetzten Warnsysteme ausnahmsweise nicht eingehalten werden können (z.B. Zugfahrten bei Vorbeifahrt an <i>Halt</i> zeigenden Signalen, Abweichung von der festgelegten Gleisbenützung, usw.).</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt in den Ausführungsbestimmungen fest, welche Meldungen vereinbart werden können.</p> <p>Im Bereich der Führerstandssignalisierung sind keine Meldungen an die Arbeitsstelle zulässig.</p>
3.2.3	<p>3.2.3 Betriebliche Einschränkungen</p> <p>Betriebliche Einschränkungen müssen auf die Alarmmassnahmen bzw. auf die Sicherheitsmassnahmen abgestimmt sein. Sie ermöglichen die zeitgerechte Warnung der Arbeitsstelle (z.B. Geschwindigkeitsverminderung) oder werden als Sicherheitsmassnahme eingesetzt (z.B. Festlegen der Fahrrichtung).</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt in den Ausführungsbestimmungen fest, welche betrieblichen Einschränkungen vereinbart werden können.</p>	<p>3.2.3 Betriebliche Einschränkungen</p> <p>Betriebliche Einschränkungen müssen auf die Alarmmassnahmen bzw. auf die Sicherheitsmassnahmen abgestimmt sein. Sie ermöglichen die zeitgerechte Warnung der Arbeitsstelle (z.B. Geschwindigkeitsverminderung) oder werden als Sicherheitsmassnahme eingesetzt (z.B. Festlegen der Fahrrichtung, Einschalten Erhaltungsbezirk).</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt in den Ausführungsbestimmungen fest, welche betrieblichen Einschränkungen vereinbart werden können.</p>
3.2.4	<p>3.2.4 Sperren von Gleisen/Weichen</p> <p>Gleise/Weichen sind zu sperren, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – es die Sicherheit des Personals oder des Bahnbetriebs erfordert oder 	<p>3.2.4 Sperren von Gleisen/Weichen</p> <p>Gleise/Weichen sind zu sperren, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – es die Sicherheit des Personals oder des Bahnbetriebs erfordert oder

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> – die Gleise/Weichen auf Grund von Bauarbeiten, Reparaturen, Unterhalt, Reinigung, Naturereignissen, Unfällen oder anderen Gründen nicht befahrbar sind. <p>Insbesondere ist eine Sperrung notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Arbeiten, die eine Unterbrechung der Fahrbahn bewirken – wenn Arbeitsmittel am Gleis oder der Fahrbahn befestigt werden, die in das Lichtraumprofil einragen – wenn die zuverlässige Räumung des benötigten Lichtraumprofils nicht gewährleistet ist und die angekündigte Fahrt dadurch gefährdet wird – bei Arbeiten an der Fahrleitung – bei Arbeiten ohne Fluchtraum – auch kurzzeitig für ein Nachbargleis, während der Belegung des Lichtraumprofils dieses Gleises durch Schwenkmanöver eines Krans sowie durch schwerfällige Baumaschinen oder Fahrzeuge. 	<ul style="list-style-type: none"> – die Gleise/Weichen auf Grund von Bauarbeiten, Reparaturen, Unterhalt, Reinigung, Naturereignissen, Unfällen oder anderen Gründen nicht befahrbar sind. <p>Insbesondere ist eine Sperrung notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Arbeiten, die eine Unterbrechung der Fahrbahn bewirken – wenn Arbeitsmittel am Gleis oder der Fahrbahn befestigt werden, die eine Gefährdung für Fahrten darstellen. Dazu ist das Lichtraumprofil zu beachten. – wenn die zuverlässige Räumung des Gleises nicht gewährleistet ist und die angekündigte Fahrt dadurch gefährdet wird – bei Arbeiten an der Fahrleitung – bei Arbeiten ohne Fluchtraum – auch kurzzeitig für ein Nachbargleis, während der Belegung des Lichtraumprofils dieses Gleises durch Schwenkmanöver eines Krans sowie durch Baumaschinen oder Fahrzeuge.
3.2.7	<p>3.2.7 Koordination der Sperrung</p> <p>Bei mehreren Arbeitsstellen auf demselben Gleisabschnitt kann ein Sicherheitschef als Arbeitsstellen-Koordinator eingesetzt werden. Er ist verantwortlich für</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Koordination der Arbeiten der verschiedenen Arbeitsstellen auf dem gesamten von der Sperrung betroffenen Abschnitt – die Anmeldung der ersten Arbeitsstelle mit welcher die Sperrung verlangt wird sowie – die Fahrbarmeldung des Abschnittes nach Abschluss aller Arbeiten an den verantwortlichen Fahrdienstleiter. <p>Der Einsatz eines Arbeitsstellen-Koordinators ist durch die Sicherheitsleitung im Voraus festzulegen.</p> <p>Die Sperrung wird für alle Arbeitsstellen zusammen nur einmal schriftlich angeordnet. Auf der Anordnung ist der verantwortliche Arbeitsstellen-Koordinator aufzuführen. Der Arbeitsstellen-Koordinator ist im Voraus über alle Arbeiten der verschiedenen Arbeitsstellen zu informieren.</p>	<p>3.2.7 Koordination der Sperrung</p> <p>Befinden sich in gesperrten Gleisen mehrere Arbeitsstellen, kann ein Sicherheitschef als Arbeitsstellen-Koordinator eingesetzt werden. Er ist verantwortlich für</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Koordination der Arbeiten der verschiedenen Arbeitsstellen auf dem gesamten von der Sperrung betroffenen Abschnitt – die Anmeldung der ersten Arbeitsstelle mit welcher die Sperrung verlangt wird sowie – die Fahrbarmeldung des Abschnittes nach Abschluss aller Arbeiten an den verantwortlichen Fahrdienstleiter. <p>Der Einsatz eines Arbeitsstellen-Koordinators ist durch die Sicherheitsleitung im Voraus festzulegen.</p> <p>Die Sperrung wird für alle Arbeitsstellen zusammen nur einmal schriftlich angeordnet. Auf der Anordnung ist der verantwortliche Arbeitsstellen-Koordinator aufzuführen. Der Arbeitsstellen-Koordinator ist im Voraus über alle Arbeiten der verschiedenen Arbeitsstellen zu informieren.</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Befinden sich in gesperrten Gleisen mehrere Arbeitsstellen und finden gleichzeitig Rangierbewegungen statt, ist zwingend ein Arbeitsstellen-Koordinator einzusetzen.</p>	<p>Befinden sich in gesperrten Gleisen mehrere Arbeitsstellen und finden gleichzeitig Rangierbewegungen statt, ist zwingend ein Arbeitsstellen-Koordinator einzusetzen.</p>
3.4.6	<p>3.4.6 Verlangen der Sperrung</p> <p>Der Sicherheitschef hat die Einführung der beantragten Sperrung protokollpflichtig beim Fahrdienstleiter zu verlangen. Dabei hat er insbesondere den Ort (Bahnhof/Strecke) und die genaue Bezeichnung des Gleises/der Weiche anzugeben.</p>	<p>3.4.6 Verlangen der Sperrung</p> <p>Der Sicherheitschef hat die Einführung der beantragten Sperrung protokollpflichtig beim Fahrdienstleiter zu verlangen. Dabei hat er insbesondere den Ort (Bahnhof/Strecke bzw. im Bereich der Führerstandsignalisierung die Ortsbezeichnung) und die genaue Bezeichnung des Gleises/der Weiche anzugeben.</p>
3.4.9	<p>3.4.9 Decken</p> <p>Eine Arbeitsstelle ist zu decken, wenn eine Sperrung am Stellwerk nicht gesichert werden kann.</p> <p>Ein Gleis ist zu decken, wenn wiederholte Hin- und Herfahrten im Bahnhof oder auf die Strecke stattfinden.</p> <p>Bei Führerstandsignalisierung ohne Erhaltungsbezirke sind die Grenzen der gesperrten Gleise durch Decken mit Haltsignalen zu kennzeichnen.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt fest, in welchen weiteren Fällen zu decken ist.</p>	<p>3.4.9 Decken</p> <p>Eine Arbeitsstelle ist zu decken, wenn eine Sperrung am Stellwerk nicht gesichert werden kann.</p> <p>Ein Gleis ist zu decken, wenn wiederholte Hin- und Herfahrten im Bahnhof oder auf die Strecke stattfinden.</p> <p>Im Bereich der Führerstandsignalisierung sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken. In folgenden Fällen kann auf das Decken verzichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 <p>Die Infrastrukturbetreiberin legt fest, in welchen weiteren Fällen zu decken ist.</p>
3.7.1	<p>3.7.1 Gleis fahrbar melden</p> <p>Bevor ein gesperrtes Gleis wieder fahrbar gemeldet werden darf, sind auf der Arbeitsstelle</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle Arbeitsmittel, die eine Sperrung erfordern, aus dem Lichtraumprofil sowie – die Haltsignale <p>zu entfernen.</p>	<p>3.7.1 Gleis fahrbar melden</p> <p>Bevor ein gesperrtes Gleis wieder fahrbar gemeldet werden darf, sind auf der Arbeitsstelle alle Ursachen aufzuheben, welche eine Sperrung erfordern.</p> <p>Zudem sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle Arbeitsmittel soweit zu entfernen, dass sie keine Gefährdung darstellen und – die Haltsignale zu entfernen.

R / Ziffer	bisher	neu
	<p>Zudem dürfen sich keine Fahrzeuge mehr im gesperrten Gleis befinden, ausgenommen im Bahnhof oder in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung nach entsprechender Verständigung.</p> <p>Der Sicherheitschef meldet dem Fahrdienstleiter das Gleis protokollpflichtig fahrbar.</p> <p>Ist das Gleis frei, lautet der Text wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar».</p> <p>Wenn im Bahnhof oder in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung Gleise belegt bleiben, lautet die Meldung wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar; es bleiben Gleise belegt: (Aufzählung der Gleise)».</p> <p>Bei Nebengleisen genügt für das Melden der belegten Gleise eine quittungspflichtige Übermittlung.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hebt die mit der Sperrung verbundenen Sicherungsmassnahmen auf.</p>	<p>Zudem dürfen sich keine Fahrzeuge mehr im gesperrten Gleis befinden, ausgenommen im Bahnhof oder im Bereich der Führerstandssignalisierung.</p> <p>Der Sicherheitschef meldet dem Fahrdienstleiter das Gleis protokollpflichtig fahrbar.</p> <p>Ist das Gleis frei, lautet die Meldung wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar».</p> <p>bleiben Gleise belegt, lautet die Meldung wie folgt: «(Ort), Gleis/Weiche ... fahrbar; es bleiben Gleise belegt». Die Bezeichnung der belegten Gleise ist sind quittungspflichtig zu übermitteln.</p> <p>Der Fahrdienstleiter hebt die mit der Sperrung verbundenen Sicherungsmassnahmen auf.</p>
4.3.2	<p>4.3.2 Höchstgeschwindigkeit in Arbeits- und Nachbargleisen</p> <p>Arbeiten im Gleisbereich sind verboten, wenn die höchstzulässige Geschwindigkeit von Zügen in den Arbeits- oder Nachbargleisen mehr als 160 km/h beträgt. Nötigenfalls ist die Verminderung der Höchstgeschwindigkeit auf den entsprechenden Gleisen anzuordnen.</p>	Ziffer entfällt
4.4.2	<p>4.4.2 Automatische Warnsysteme ohne Sicherheitswärter</p> <p>Automatische Warnsysteme dürfen auf Arbeitsstellen nur dann ohne Sicherheitswärter eingesetzt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – das Personal nicht auf Betriebsgleisen arbeiten muss und – keine Arbeitsmittel in das Lichtraumprofil hineinragen können. 	<p>4.4.2 Automatische Warnsysteme ohne Sicherheitswärter</p> <p>Automatische Warnsysteme dürfen auf Arbeitsstellen nur dann ohne Sicherheitswärter eingesetzt werden, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> – das Personal nicht auf Betriebsgleisen arbeiten muss und – keine Gefährdung durch Arbeitsmittel besteht. Dazu ist das Lichtraumprofil zu beachten.
300.13		
3.3.4	<p>3.3.4 Schutz von Infrastruktur und Umwelt</p> <p>Sind die Lichter zur Kennzeichnung der Zugspitze zusätzlich mit Scheinwerfern ausgerüstet, müssen diese so bedient werden, dass niemand unnötig geblendet wird.</p> <p>Das Sanden ist nach Möglichkeit zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Fahrt über Weichen 	<p>3.3.4 Schutz von Infrastruktur und Umwelt</p> <p>Sind die Lichter zur Kennzeichnung der Zugspitze zusätzlich mit Scheinwerfern ausgerüstet, müssen diese so bedient werden, dass niemand unnötig geblendet wird.</p> <p>Das Sanden ist nach Möglichkeit zu vermeiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Fahrt über Weichen und Kreuzungen

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> – bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h ausser zum Anfahren. <p>Die missbräuchliche Verwendung der Lokpfeife ist zu unterlassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h und im Stillstand ausser zum Anfahren. <p>Die missbräuchliche Verwendung der Lokpfeife ist zu unterlassen.</p>
300.14		
2.4.1	<p>2.4.1 Bremsen</p> <p>Es wird zwischen folgenden Bremsbedienungsarten unterschieden:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> – Systembremsung <p>Eine Systembremsung liegt vor, wenn bei Führerstand-signalisierung durch den Fahrzeugrechner eine automatische Betriebs- oder Vollbremsung eingeleitet wird.</p>	<p>2.4.1 Bremsen</p> <p>Es wird zwischen folgenden Bremsbedienungsarten unterschieden:</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> – Systembremsung im Bereich der Führerstands-signalisierung <p>Eine Systembremsung liegt vor, wenn im Bereich der Führerstands-signalisierung durch den Fahrzeugrechner eine automatische Vollbremsung eingeleitet wird.</p>
2.7.1	<p>2.7.1 Geschwindigkeitsreduktion und Haltebremsungen von druckluftgebremsten Güterzügen</p> <p>Bei der Fahrt über Weichen in ablenkender Stellung, die höchstens mit 40 km/h befahren werden dürfen, ist folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zum Vermindern der Geschwindigkeit oder zum Anhalten darf der Hauptleitungsdruck höchstens um 0,5 bar gesenkt werden, ausgenommen wenn Gefahr droht. – Wenn beim Anhalten der Druck in der Hauptleitung um mehr als 1 bar gesenkt wurde, ist vor der Weiterfahrt der ganze Zug bei gelöster automatischer Bremse vor Ort auf Unregelmässigkeiten zu kontrollieren. 	<p>2.7.1 Geschwindigkeitsreduktion und Haltebremsungen von druckluftgebremsten Fahrten mit Güter- und Dienstwagen</p> <p>Bei der Fahrt über Weichen in ablenkender Stellung, die höchstens mit 40 km/h befahren werden dürfen, ist folgendes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zum Vermindern der Geschwindigkeit oder zum Anhalten soll der Hauptleitungsdruck höchstens um 0,5 bar gesenkt werden, ausgenommen wenn Gefahr droht. – Wenn beim Anhalten der Druck in der Hauptleitung um mehr als 1 bar gesenkt wurde, ist vor der Weiterfahrt der ganze Zug bzw. die Rangierbewegung bei gelöster automatischer Bremse vor Ort auf Unregelmässigkeiten zu kontrollieren.
300.15		
1.4.1	<p>1.4.1 Grundsatz</p> <p>Der Befehl für Kreuzung und Überholung ist zu verwenden bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ausserordentlichen Kreuzungen oder – fakultativen Kreuzungen oder – Ausfällen von Kreuzungen oder – Kreuzungsverlegungen. 	<p>1.4.1 Grundsatz</p> <p>Der Befehl für Kreuzung und Überholung ist zu verwenden bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ausserordentlichen Kreuzungen Befehl 41 oder – fakultativen Kreuzungen Befehl 41 oder – Ausfällen von Kreuzungen Befehl 43 oder – Kreuzungsverlegungen. Befehl 44
1.5	<p>1.5 Überholungen</p> <p>Lässt die Infrastrukturbetreiberin Überholungen zu, hat sie diese in ihren Ausführungsbestimmungen zu regeln.</p> <p>Es gelten folgende Zeichen in der Fahrordnung:</p>	<p>1.5 Überholungen</p> <p>Lässt die Infrastrukturbetreiberin Überholungen zu, hat sie diese in ihren Ausführungsbestimmungen zu regeln.</p> <p>Es gelten folgende Zeichen in der Fahrordnung:</p>

R / Ziffer	bisher	neu
	<ul style="list-style-type: none"> - I: die Fahrt ist von der beim Zeichen vorgemerkten Fahrt zu überholen - II: die Fahrt hat die beim Zeichen vorgemerkte Fahrt zu überholen. <p>Diese Zeichen sind durch den Fahrdienstleiter und durch das Fahrpersonal zu beachten.</p> <p>Der protokollpflichtige Befehl für Kreuzung und Überholung ist zu verwenden bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausserordentlichen Überholungen oder - fakultativen Überholungen oder - Ausfällen von Überholungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - I: die Fahrt ist von der beim Zeichen vorgemerkten Fahrt zu überholen - II: die Fahrt hat die beim Zeichen vorgemerkte Fahrt zu überholen. <p>Diese Zeichen sind durch den Fahrdienstleiter und durch das Fahrpersonal zu beachten.</p> <p>Der protokollpflichtige Befehl für Kreuzung und Überholung ist zu verwenden bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausserordentlichen Überholungen Befehl 42 oder - fakultativen Überholungen Befehl 42 oder - Ausfällen von Überholungen. Befehl 43