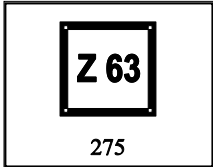
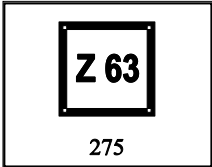

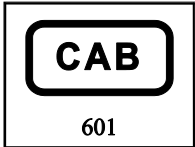
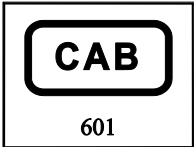
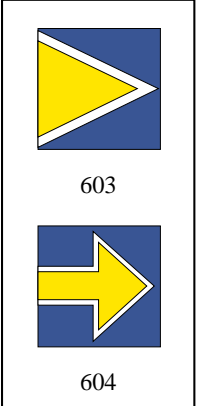
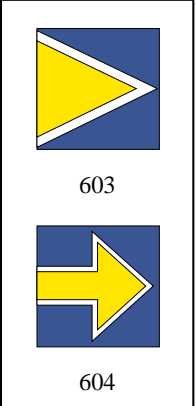


## Änderungen in den FDV, R 300.1 - .15, gültig ab 1. Juli 2015 (Änderungszyklus A2015), deutsche Version

R / Ziffer	bisher	neu
<b>300.1</b>		
1	<p><b>1 Vorbemerkungen</b></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 2012 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"> <li>– die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom 2. November 2009 (in Kraft getreten am 1. Juli 2010).</li> </ul> <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p>31. Oktober 2011 Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>	<p><b>1 Vorbemerkungen</b></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 <b>1. Juli 2015</b> 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"> <li>– die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften vom <b>31. Oktober 2011</b> (in Kraft getreten am <b>1. Juli 2012</b>).</li> </ul> <p>Die Bahnen heben ihre eigenen Erlasse mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Ausführungsbestimmungen auf.</p> <p><b>15. Dezember 2014</b> Bundesamt für Verkehr Der Direktor: Dr. Peter Füglistaler</p>
2.1.3	<p>Reglemente</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ...</li> <li>– Führerstandssignalisierung R 300.7</li> <li>– ...</li> </ul> <p>...</p>	<p>Reglemente</p> <p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ...</li> <li>– <b>ETCS</b> R 300.7</li> <li>– ...</li> </ul> <p>...</p>

2.1.6	<p>Checklisten Fahrdienst</p> <p>Das Erstellen und Anwenden der Checklisten Fahrdienst</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren</li> <li>- zur Behebung von Störungen</li> <li>- zum Einführen/Aufheben von betrieblichen Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich sowie</li> <li>- in den zusätzlichen vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebenen Fällen</li> </ul> <p>sind verbindlich.</p> <p>Die Fahrdienstvorschriften bilden die Grundlage für die Erstellung der Checklisten Fahrdienst.</p>	<p>Das Erstellen und Anwenden der Checklisten Fahrdienst ist verbindlich,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn Rangierbewegungen auf die Strecke verkehren <b>oder wenn bei Führerstandssignalisierung Rangierbewegungen am Stellwerk nicht mittels Rangierfahrstrassen gesichert werden</b></li> <li>- zur Behebung von Störungen; <b>ausgenommen sind bei Führerstands-signalisierung Zugfahrstrassen in der Betriebsart «On Sight», welche durch den Fahrdienstleiter ohne Umgehung gestörter Elemente eingestellt werden können</b></li> <li>- zum Einführen/Aufheben von betrieblichen Sicherheitsmassnahmen bei Arbeiten im Gleisbereich sowie</li> <li>- in den zusätzlichen vom Eisenbahnunternehmen vorgeschriebenen Fällen.</li> </ul> <p>Die Fahrdienstvorschriften bilden die Grundlage für die Erstellung der Checklisten Fahrdienst.</p>
3.1 / 3.2		<p>Die Erklärung der folgenden Begriffe wurde geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CAB Fahrerlaubnis</li> <li>- Streckenzentrale</li> <li>- Zugfahrt</li> <li>- ETCS-Fahrzeugausrüstung</li> <li>- ETCS</li> <li>- Rangierbewegung</li> <li>- Ortsfestes Signal für Rangierbewegungen</li> <li>- Fiktives ETCS Hauptsignal</li> <li>- Führerstandssignalisierung</li> <li>- Zug</li> <li>- Anschlussgleis</li> </ul>
3.1 / 3.2		<p>Neue Begriffe:</p> <p><b>Ende der CAB-Fahrerlaubnis</b>  <b>Zielpunkt, den ein zugführendes Fahrzeug bei Führerstands-signalisierung nicht überfahren darf und an dem die Zielgeschwindigkeit Null beträgt</b></p> <p><b>Kommerzieller Halteort</b>  <b>Anlage mit Publikumsverkehr bei Führerstands-signalisierung</b></p> <p><b>Erhaltungsbezirk</b>  <b>Bereiche für Erhaltungsarbeiten bei Führerstands-signalisierung, welche in der Aussenanlage signalisiert sind und in der Sicherungsanlage ein- und ausgeschaltet werden können</b></p>

4.6		neue Ziffer: <b>Abgrenzung Aussen- und Führerstandssignalisierung</b>
<b>300.2</b>		
2.6.6	 <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Funkkanal</i> Ab dieser Tafel gilt der angegebene Funkkanal des betreffenden Funksystems bzw. das angegebene Mobilkommunikationsmittel</p>	<p>Die Ziffer wurde mit einer neuen Funkkanaltafel ergänzt</p>   <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Funkkanal</i> Ab dieser Tafel gilt der angegebene Funkkanal des betreffenden Funksystems bzw. das angegebene Mobilkommunikationsmittel</p>
3.2.1	Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Bahnhof	Titel geändert: Kennzeichnung des Triebfahrzeugs bei Rangierbewegungen im Bahnhof <b>und in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung</b>
6.1	 <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>CAB-Anfang</i> Halt für Züge, bei welchen das zugführende Triebfahrzeug nicht mit Führerstandssignalisierung ausgerüstet und in Betrieb ist und/oder der Lokführer nicht für das Fahren mit Führerstandssignalisierung zugelassen ist</p>	<p>Bedeutung geändert:</p>  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>CAB-Anfang</i> Halt für <b>Fahrten</b>, bei welchen <b>das zugführende Fahrzeug nicht mit einer funktionsfähigen ETCS-Fahrzeugausrüstung ausgerüstet ist</b></p>

6.2 (statt 6.1.2)	 <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>Merktafel Hauptsignal</i> Bei fehlender CAB-Fahrerlaubnis Halt vor der Merktafel Hauptsignal</p>	<p>Begriff und Bedeutung geändert:</p>  <p>Begriff Bedeutung</p> <p><i>ETCS Haltsignal</i> Bei fehlender CAB Fahrerlaubnis Halt vor dem <b>ETCS Haltsignal</b></p> <p><b>Zielpunkt einer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rangierbewegung ausserhalb von Rangierbereichen oder</b></li> <li>- <b>Fahrt in der Betriebsart «Staff Responsible»</b></li> </ul>
6.3 bis 6.10		Neue ETCS Signale
Beilage 1, Ziffer 1.5		Neue Beispiele für Signalisierung von Langsamfahrstellen bei Führerstandssignalisierung
300.3		
5.4.1	<p>Die Streckentabelle muss mindestens enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Bahnhöfe und Haltestellen mit deren kilometrischen Lage</li> <li>- die massgebende Neigung zwischen den einzelnen Bahnhöfen</li> <li>- die infrastrukturbedingten Höchstgeschwindigkeiten, allenfalls differenziert in Abhängigkeit von Zug- und Bremsreihen</li> <li>- weitere für das Befahren der Bahnhöfe und Strecken nötige Angaben</li> </ul>	<p>Aufzählung ergänzt:</p> <p>Die Streckentabelle muss mindestens enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Bahnhöfe und Haltestellen mit deren kilometrischen Lage</li> <li>- <b>bei Führerstandssignalisierung die kommerziellen Halteorte mit deren kilometrischen Lage sowie die Geschwindigkeitsbereiche</b></li> <li>- die massgebende Neigung zwischen den einzelnen Bahnhöfen. <b>Bei Führerstandssignalisierung wird die massgebende Neigung zwischen einzelnen kommerziellen Halteorten aufgeführt</b></li> <li>- die infrastrukturbedingten Höchstgeschwindigkeiten, allenfalls differenziert in Abhängigkeit von Zug- und Bremsreihen</li> <li>- weitere für das Befahren der Bahnhöfe und Strecken nötige Angaben.</li> </ul>
5.6.1		Neue Zeichen in der Bahnhofspalte für die Darstellung der Streckentabelle

300.4		
1.6.1	<p>Nach den Signalvorschriften sind zu kennzeichnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– als Rangierlok diejenigen Triebfahrzeuge, welche dauernd im Bahnhof eingesetzt sind</li> <li>– als Zug bzw. als Rangierbewegung auf die Strecke diejenigen Triebfahrzeuge, welche unmittelbar vor oder nach ihrem Einsatz Rangierbewegungen im Bahnhof ausführen.</li> </ul>	<p>Nach den Signalvorschriften sind zu kennzeichnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– als Rangierlok diejenigen Triebfahrzeuge, welche dauernd im Bahnhof <b>oder bei Führerstandssignalisierung in Rangierbereichen</b> eingesetzt sind</li> <li>– als Zug bzw. als Rangierbewegung auf die Strecke diejenigen Triebfahrzeuge, welche unmittelbar vor oder nach ihrem Einsatz Rangierbewegungen im Bahnhof ausführen</li> <li>– <b>als Zug bei Führerstandssignalisierung diejenigen Triebfahrzeuge, welche unmittelbar vor oder nach ihrem Einsatz Rangierbewegungen ausführen.</b></li> </ul>
1.6.2	<p>Innerhalb eines Bahnhofes ist für alle Rangierloks die gleiche Fahrriichtung <i>vorwärts</i> festzulegen.</p> <p>Die Kennzeichnung der Vorderseite der Rangierloks hat mit der im Führerstand bezeichneten Fahrriichtung <i>vorwärts</i> übereinzustimmen. Stimmt dies mit der festgelegten Fahrriichtung <i>vorwärts</i> des Bahnhofes nicht überein, ist das Triebfahrzeug nach Möglichkeit abzdrehen. Wird von dieser Regel abgewichen, haben sich Rangierleiter und Lokführer zu verständigen.</p>	<p>2. und 3. Absatz:</p> <p>Innerhalb eines Bahnhofes <b>oder bei Führerstandssignalisierung in Rangierbereichen</b> ist für alle Rangierloks die gleiche Fahrriichtung <i>vorwärts</i> festzulegen.</p> <p>Die Kennzeichnung der Vorderseite der Rangierloks hat mit der im Führerstand bezeichneten Fahrriichtung <i>vorwärts</i> übereinzustimmen. Stimmt dies mit der festgelegten Fahrriichtung <i>vorwärts</i> des Bahnhofes <b>oder bei Führerstandssignalisierung des Rangierbereichs</b> nicht überein, ist das Triebfahrzeug nach Möglichkeit abzdrehen. Wird von dieser Regel abgewichen, haben sich Rangierleiter und Lokführer zu verständigen.</p>
1.8.5		<p>neue Ziffer:</p> <p><b>Führerstandssignalisierung</b></p>
2.1		<p>neuer Absatz:</p> <p><b>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.</b></p>
2.2.3		<p>neuer Absatz:</p> <p><b>Bei Führerstandssignalisierung ist das Einstellen des Fahrwegs ohne Verlangen nicht zulässig.</b></p>
2.2.5 / 2.3.8 / 2.3.9 / 2.4.8 / 2.4.9		<p>neue Ziffern</p>

2.6.1	Nach einem <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigenden Zwergsignal oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Schienenfahrzeug angehalten werden können.	2. Absatz Nach einem <i>Fahrt mit Vorsicht</i> zeigenden Zwergsignal <b>bzw. ETCS Rangiersignal</b> oder in Anlagen ohne Zwergsignale muss vor einem Schienenfahrzeug angehalten werden können.
2.9.1	Rangierfahrten haben die Fahrstrasse wie folgt abzufahren: <ul style="list-style-type: none"> <li>– bis zum nächsten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal oder</li> <li>– bei Fahrrihtungswechsel bis hinter das Zwergsignal der Gegenrichtung im Wendegleis. Dabei ist nach Möglichkeit im weichenfreien Abschnitt anzuhalten.</li> </ul>	Rangierfahrten haben die Fahrstrasse wie folgt abzufahren: <ul style="list-style-type: none"> <li>– bis zum nächsten <i>Halt</i> zeigenden Zwergsignal <b>bzw. ETCS Rangiersignal</b> oder</li> <li>– bei Fahrrihtungswechsel bis hinter das Zwergsignal <b>bzw. ETCS Rangiersignal</b> der Gegenrichtung im Wendegleis. Dabei ist nach Möglichkeit im weichenfreien Abschnitt anzuhalten.</li> </ul>
2.9.2	Der Fahrdienstleiter darf Fahrt zeigende Rangier- und Zwergsignale nur nach Verständigung aller an der Rangierbewegung beteiligten Personen und nach dem Anhalten der Rangierbewegung auf <i>Halt</i> zurückstellen.	Der Fahrdienstleiter darf Fahrt zeigende Rangiersignale, Zwergsignale <b>und ETCS Rangiersignale</b> nur nach Verständigung aller an der Rangierbewegung beteiligten Personen und nach dem Anhalten der Rangierbewegung auf <i>Halt</i> zurückstellen.
3.1		5. Absatz neu: Bei Führerstandssignalisierung ist das Schieben bis 8 Achsen zulässig.
3.6.2		Titel geändert: Höchstgeschwindigkeiten im Bahnhof <b>und bei Führerstandssignalisierung</b>
3.6.4		Aufzählungszeichen gelöscht: 40 km/h: <ul style="list-style-type: none"> <li>– <del>auf Strecken mit Führerstandssignalisierung</del></li> </ul>
3.6.5	Die Höchstgeschwindigkeit in Anschlussgleisen im Bahnhof und ab der Strecke beträgt 10 km/h. Gelten höhere Geschwindigkeiten oder werden Bereiche nach den Vorschriften für den Strassenbahnbetrieb befahren, sind diese in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin aufzuführen.	Die Höchstgeschwindigkeit in Anschlussgleisen im Bahnhof, ab der Strecke <b>und bei Führerstandssignalisierung</b> beträgt 10 km/h. Gelten höhere Geschwindigkeiten oder werden Bereiche nach den Vorschriften für den Strassenbahnbetrieb befahren, sind diese in den Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin aufzuführen.
4.3.2	Als Zielpunkt gilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– ein Haupt-, Sperr- oder Zwergsignal oder eine Merktafel Hauptsignal</li> </ul>	1. Aufzählungszeichen geändert: Als Zielpunkt gilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– ein Haupt-, Sperr- oder Zwergsignal <del>oder eine Merktafel Hauptsignal</del></li> </ul>
5.1.1	Diese Vorschriften gelten in gesperrten Gleisen auf der Strecke und im Bahnhof.	Diese Vorschriften gelten in gesperrten Gleisen auf der Strecke, im Bahnhof und <b>bei Führerstandssignalisierung</b> .
5.3.2		Letzter Absatz neu: Bei Führerstandssignalisierung im konventionellen Geschwindigkeitsbereich sind die Grenzen der gesperrten Gleise mit Haltsignalen zu decken.

5.3.4	Es gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof. Verlässt eine Rangierbewegung den Bahnhof, ist am letzten luftgebremsten Fahrzeug eine Bremsprobe vorzunehmen.	Es gelten grundsätzlich dieselben Bremsprobe- und Bremsvorschriften wie für Rangierbewegungen im Bahnhof <b>bzw. innerhalb Rangierbereich bei Führerstandssignalisierung</b> . Verlässt eine Rangierbewegung den Bahnhof <b>bzw. den Rangierbereich bei Führerstandssignalisierung</b> , ist am letzten luftgebremsten Fahrzeug eine Bremsprobe vorzunehmen.
5.5.1	Sofern keine Weichen befahren werden, kann innerhalb gesperrter Gleise auf eine Zustimmung verzichtet werden. Dabei müssen Hauptsignale, Rangiersignale und die Rangiergrenze nicht beachtet werden.	Sofern keine Weichen befahren werden, kann innerhalb gesperrter Gleise auf eine Zustimmung verzichtet werden. Dabei müssen Hauptsignale, Rangiersignale und die Rangiergrenze nicht beachtet werden. <b>Bei Führerstandssignalisierung müssen auch die ETCS Haltsignale nicht beachtet werden.</b>
5.5.3	Für das Befahren von zentralisierten Weichen ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters notwendig. Diese kann, je nach Art der Sicherung, einmalig oder generell für mehrere Fahrten erteilt werden. Wenn Zwergsignale vorhanden sind, kann die Zustimmung mit diesen erteilt werden.	3. Absatz: Für das Befahren von zentralisierten Weichen ist eine Zustimmung des Fahrdienstleiters notwendig. Diese kann, je nach Art der Sicherung, einmalig oder generell für mehrere Fahrten erteilt werden. Wenn Zwergsignale <b>bzw. ETCS Rangiersignale</b> vorhanden sind, kann die Zustimmung mit diesen erteilt werden.
5.6.2	Die Zustimmung kann wie folgt erteilt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– quittungspflichtige Übermittlung</li> <li>– nach vorheriger Vereinbarung <ul style="list-style-type: none"> <li>– mit einem Zwergsignal</li> <li>– für die von der Infrastrukturbetreiberin bezeichneten Bahnhöfe mit dem Fahrt zeigenden Einfahrsignal, wenn das gesperrte Streckengleis unmittelbar an einen Bahnhof angrenzt</li> </ul> </li> <li>– mit einem Hauptsignal, wenn die Weiterfahrt als Zugfahrt erfolgt.</li> </ul>	Die Zustimmung kann wie folgt erteilt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– quittungspflichtige Übermittlung</li> <li>– nach vorheriger Vereinbarung <ul style="list-style-type: none"> <li>– mit einem Zwergsignal <b>oder ETCS Rangiersignal</b></li> <li>– für die von der Infrastrukturbetreiberin bezeichneten Bahnhöfe mit dem Fahrt zeigenden Einfahrsignal, wenn das gesperrte Streckengleis unmittelbar an einen Bahnhof angrenzt</li> </ul> </li> <li>– mit einem Hauptsignal <b>bzw. einer CAB-Fahrerlaubnis</b>, wenn die Weiterfahrt als Zugfahrt erfolgt.</li> </ul>
5.8.3	Wenn im Bahnhof Gleise durch Fahrzeuge belegt bleiben, meldet der Sicherheitschef dies anlässlich der Fahrbarmeldung dem Fahrdienstleiter nach den Bestimmungen «Arbeiten im Gleisbereich».	Wenn im Bahnhof oder <b>in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung</b> Gleise durch Fahrzeuge belegt bleiben, meldet der Sicherheitschef dies anlässlich der Fahrbarmeldung dem Fahrdienstleiter nach den Bestimmungen «Arbeiten im Gleisbereich».
<b>300.5</b>		
1.2.8		neue Ziffer: <b>Geschobene Züge bei Führerstandssignalisierung</b>
<b>300.6</b>		
1.1.3	Im Bahnhof darf die Zugfahrstrasse aufgelöst werden, ...	Im Bahnhof <b>oder bei Führerstandssignalisierung</b> darf die Zugfahrstrasse aufgelöst werden, ...

1.1.4		neues Aufzählungszeichen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>bei Führerstandssignalisierung sichergestellt ist, dass für den betroffenen Zug keine CAB-Fahrerlaubnis vorhanden ist.</b></li> </ul>
1.2.1	Hauptsignal auf <i>Halt</i>	Titel geändert: Hauptsignal auf <i>Halt</i> <b>bzw. fehlende CAB-Fahrerlaubnis</b>
1.3.1	Mit der Fahrtstellung des Hauptsignals erteilt der Fahrdienstleiter dem Lokführer die Zustimmung zur Fahrt.	Der Fahrdienstleiter erteilt dem Lokführer die Zustimmung zur Fahrt, <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>bei Aussensignalisierung</b> mit der Fahrtstellung des Hauptsignals,</li> <li>- <b>bei Führerstandssignalisierung mittels CAB-Fahrerlaubnis.</b></li> </ul>
1.3.2	Die erteilte Zustimmung zur Fahrt gilt <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf der Strecke bis zum nächst folgenden Hauptsignal</li> <li>- im Bahnhof bis der Zug angehalten hat. Liegt keine Zustimmung zur Fahrt in den nächsten Abschnitt vor, darf der Lokführer den Zug nur mit quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters bewegen.</li> </ul>	Die erteilte Zustimmung zur Fahrt gilt <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>bei Aussensignalisierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf der Strecke bis zum nächst folgenden Hauptsignal</li> <li>- im Bahnhof bis der Zug angehalten hat. Liegt keine Zustimmung zur Fahrt in den nächsten Abschnitt vor, darf der Lokführer den Zug nur mit quittungspflichtiger Zustimmung des Fahrdienstleiters bewegen</li> </ul> </li> <li>- <b>bei Führerstandssignalisierung bis zum Ende der CAB-Fahrerlaubnis.</b></li> </ul>
1.4.1		Titel geändert: Gleisbenützung im Bahnhof <b>und bei Führerstandssignalisierung</b>
2.4		Neue Ziffer
3.5.1		Neues Aufzählungszeichen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei in der Streckentabelle gekennzeichneten</li> <li>- Bahnhöfen, Bahnhofteilen oder einzelnen Gleisen,</li> <li>- <b>kommerziellen Halteorten bei Führerstandssignalisierung,</b> durch den Fahrdienstleiter.</li> </ul>
3.8		Neue Ziffer: <b>Startende Züge bei Führerstandssignalisierung in der Betriebsart «Staff Responsible»</b>
4.2.6		Letzter Absatz neu: <b>Bei Führerstandssignalisierung ist bei Langsamfahrstellen, die mit weniger als 40 km/h befahren werden müssen, ab dem letzten ETCS Haltsignal bis zur Langsamfahrstelle 40 km/h vorzuschreiben.</b>



4.3.5		<p>Neuer Absatz und Aufzählungszeichen:</p> <p><b>Die Abschnitte werden bei Führerstandssignalisierung immer durch ETCS Haltsignale begrenzt.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>bei Führerstandssignalisierung alle Stromabnehmer vor der Vorbeifahrt am betreffenden ETCS Haltsignal am Anfang des Abschnittes gesenkt sein und dürfen nach der Vorbeifahrt am betreffenden ETCS Haltsignal am Ende des Abschnittes wieder gehoben werden.</b></li> </ul>
4.8		<p>Neue Ziffer:</p> <p><b>Langsamfahrstellen bei Führerstandssignalisierung</b></p>
5.2.3	Züge mit vorgeschriebenem Halt haben in Bahnhöfen am normalen Halteort anzuhalten. Das ist die für das Ein- und Aussteigen der Reisenden bzw. für den Ein- und Auslad von Gütern geeignete Stelle.	Züge mit vorgeschriebenem Halt haben in Bahnhöfen <b>oder an kommerziellen Halteorten</b> am normalen Halteort anzuhalten. Das ist die für das Ein- und Aussteigen der Reisenden bzw. für den Ein- und Auslad von Gütern geeignete Stelle.
5.4.1	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> angeordnet.	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> <b>oder bei Führerstandssignalisierung mit der Betriebsart «On Sight»</b> angeordnet.
<b>300.7</b>		Das Reglement wurde vollständig überarbeitet und neu strukturiert
<b>300.9</b>		
1	Für Rangierbewegungen im Bahnhof und in Anschlussgleisen werden die entsprechenden Befehle quittungspflichtig statt protokollpflichtig übermittelt.	Für Rangierbewegungen im Bahnhof, <b>innerhalb Rangierbereichen bei Führerstands-signalisierung</b> und in Anschlussgleisen werden die entsprechenden Befehle quittungspflichtig statt protokollpflichtig übermittelt.
1.2.1	<p>Die Vollständigkeit von Rangierbewegungen im Bahnhof 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» verkehren, wird die Vollständigkeit anhand der Ankunftsmeldung festgestellt.</p>	<p>2. und 3. Absatz</p> <p>Die Vollständigkeit von Rangierbewegungen im Bahnhof <b>und innerhalb Rangierbereichen bei Führerstands-signalisierung</b> 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» <b>und bei Führerstands-signalisierung ausserhalb Rangierbereichen</b> verkehren, wird die Vollständigkeit anhand der Ankunftsmeldung festgestellt.</p>

2.1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– die Fahrbarmeldung durch den Sicherheitschef vorliegt und dabei keine Belegungen der Bahnhofgleise durch Fahrzeuge gemeldet wurden.</li> </ul>	<p>Letztes Aufzählungszeichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Fahrbarmeldung durch den Sicherheitschef vorliegt <b>und dabei bei Aussensignalisierung keine Belegungen der Bahnhofgleise oder bei Führerstandssignalisierung keine Belegungen in Rangierbereichen</b> durch Fahrzeuge gemeldet wurden.</li> </ul>
3.9		<p>Neue Ziffer:</p> <p><b>Unklares Signalbild am ETCS Rangiersignal</b></p>
5		<p>Neues Kapitel:</p> <p><b>Störungen bei Führerstandssignalisierung</b></p>
9.2	<p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Streckentrennung mit gesenktem Stromabnehmer befahren</li> <li>– an geeigneter Stelle, jedoch spätestens im nächsten Bahnhof anhalten.</li> </ul> <p>Sobald die Spannung in der Fahrleitung wieder vorhanden ist, darf der Lokführer die Fahrt ohne Einschränkung fortsetzen.</p>	<p>3. und 4. Aufzählungszeichen sowie vorletzter Absatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>bei Aussensignalisierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Streckentrennung mit gesenktem Stromabnehmer befahren</li> <li>– an geeigneter Stelle, jedoch spätestens im nächsten Bahnhof anhalten</li> </ul> </li> <li>– <b>bei Führerstandssignalisierung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>die Stromabnehmer sofort senken</b></li> <li>– <b>an geeigneter Stelle, jedoch spätestens am nächsten kommerziellen Halteort anhalten.</b></li> </ul> </li> </ul> <p>Sobald die Spannung in der Fahrleitung wieder vorhanden ist, darf der Lokführer die Fahrt ohne Einschränkung fortsetzen. <b>Kann der Lokführer nicht feststellen, ob die Spannung in der Fahrleitung wieder vorhanden ist, hat er mit dem Fahrdienstleiter Kontakt aufzunehmen.</b></p>
13.2		<p>11. Aufzählungszeichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Überfahren eines <i>Halt</i> zeigenden Signals <b>oder des Endes einer CAB-Fahrerlaubnis</b></li> </ul>
<b>300.10</b>		
3.1		<p>Neue Befehle 8 - 10</p>
<b>300.12</b>		
3.4.5	<p>Rangierbewegungen im Bahnhof werden quittungspflichtig verständigt.</p>	<p>Letzter Absatz:</p> <p>Rangierbewegungen im Bahnhof <b>und innerhalb Rangierbereichen bei Führerstands-signalisierung</b> werden quittungspflichtig verständigt.</p>

3.4.9		<p>3. Absatz neu:  <b>Bei Führerstandssignalisierung ohne Erhaltungsbezirke sind die Grenzen der gesperrten Gleise durch Decken mit Haltsignalen zu kennzeichnen.</b></p>
3.7.1	<p>...</p> <p>Zudem dürfen sich keine Fahrzeuge mehr im gesperrten Gleis befinden, ausgenommen im Bahnhof 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 Gleise belegt bleiben, lautet die Meldung wie folgt:  «(Ort), (Gleis/Weiche) fahrbar; es bleiben Gleise belegt: (Aufzählung der Gleise)».</p> <p>...</p>	<p>2. und 5. Absatz:</p> <p>...</p> <p>Zudem dürfen sich keine Fahrzeuge mehr im gesperrten Gleis befinden, ausgenommen im Bahnhof <b>oder in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung</b> 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 <b>oder in Rangierbereichen bei Führerstandssignalisierung</b> Gleise belegt bleiben, lautet die Meldung wie folgt:  «(Ort), (Gleis/Weiche) fahrbar; es bleiben Gleise belegt: (Aufzählung der Gleise)».</p> <p>...</p>